

“PROYECTO DISEÑO DE UNA METODOLOGÍA COMUNICATIVA
MEDIATIZADA PARA FORTALECER LOS LAZOS COMUNICATIVOS
ENTRE EL IMTP Y EL MOTOCICLISTA UNIVERSITARIO, PARA LA
PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL A CAUSA DE LA
EMBRIAGUEZ”.

LUISA FERNANDA BEDOYA RAMIREZ.

VERÓNICA YEPES URIBE.

MIGUEL ÁNGEL PUENTES CASTRO.

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
ESCUELA DE ESPAÑOL Y COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL.
LICENCIATURA EN COMUNICACIÓN E INFORMÁTICA EDUCATIVAS
PEREIRA 2010.

“PROYECTO DISEÑO DE UNA METODOLOGÍA COMUNICATIVA
MEDIATIZADA PARA FORTALECER LOS LAZOS COMUNICATIVOS
ENTRE EL IMTP Y EL MOTOCICLISTA UNIVERSITARIO, PARA LA
PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL A CAUSA DE LA
EMBRIAGUEZ”.

LUISA FERNANDA BEDOYA RAMIREZ.

VERÓNICA YEPES URIBE.

MIGUEL ÁNGEL PUENTES CASTRO.

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN COMUNICACIÓN E INFORMÁTICA EDUCATIVAS.

DIRECTOR: JAIME ANDRÉS BALLESTEROS.

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
ESCUELA DE ESPAÑOL Y COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL.
LICENCIATURA EN COMUNICACIÓN E INFORMÁTICA EDUCATIVAS
PEREIRA 2010.

Nota de aceptación

Presidente del jurado

Jurado

Jurado

Ciudad y Fecha: _____

CONTENIDO

	Pág.
0. RESUMEN.....	7
1. ABSTRACT.....	9
2. INTRODUCCIÓN.....	11
3. DESCRIPCIÓN.....	14
4. JUSTIFICACIÓN.....	16
5. DIAGNOSTICO SITUACIONAL.....	18
5.1 CAMPAÑAS EDUCATIVAS.....	19
5.2 EL PARQUE AUTOMOTOR.....	20
5.3 LOS EDUCADORES VIALES.....	23
5.4 ELEMENTOS A DESTACAR.....	24
6. DEFINICIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.....	28
7. OBJETIVOS.	
7.1 OBJETIVO GENERAL.....	30
7.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	30
8. MARCO TEÓRICO.....	31
8.1 CULTURA CIUDADANA.....	31
8.1.1 SER CIUDADANO.....	32
8.2 MODELOS COMUNICATIVOS.....	33
8.2.1 LOS MODELOS LINEALES COMUCATIVOS.....	34
8.3 PANTALLAS VISUALES COMO MEDIO FACILITADOR COMUNICATIVO.....	36
8.4 LAS TIC`S.....	38

8.4.1 CANALES DE COMUNICACIÓN INMEDIATA, SINCRÓNICA Y ASÍNCRONA.....	39
8.5 EL VIDEO.....	39
8.6 LA COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL.....	41
8.6.1. LA FUNCIÓN DE LA PERSUASIÓN.....	42
8.7 REGIMEN DIURNO DE LA IMAGEN.....	43
8.8 REGIMEN NOCTURNO DE LA IMAGEN.....	44
9. MARCO LEGAL.....	45
10. CARACTERIZACION DEL ACTOR VIAL.....	56
10.1 IDENTIFICACIÓN DE ASPECTOS SOCIOLÓGICOS Y PSICOLÓGICOS..	56
10.2 IDENTIFICACIÓN DE ASPECTOS SOCIALES Y DE REPRESENTATIVIDAD.....	59
10.3 EL ACTOR VIAL.....	62
11. CARACTERIZACIÓN DEL EDUCADOR VIAL DE (IMTP).....	64
12. DISEÑO METODOLÓGICO.	68
12.1 ESTUDIOS DE POBLACIÓN.....	69
12.2 ESTUDIO DE CAMPAÑAS Y HERRAMIENTAS.....	70
12.3 SEGUIMIENTO A LOS EDUCADORES VIALES Y ENTREVISTAS CON FUNCIONARIOS.....	71
12.4 CUESTIONARIO POBLACION OBJETO DE ESTUDIO (MOTOCICLISTAS).....	71
13. PROPUESTA DISEÑO METODOLOGÍA COMUNICATIVA CON BASE EN HERRAMIENTAS AUDIOVISUALES.	73
13.1 EL ACTOR VIAL DE DIA. (HERRAMIENTAS AUDIOVISUALES).....	75
13.2 EL VIDEO COMO HERRAMIENTA DE SENSIBILIZACIÓN “Diurno”.....	76
13.3 EL LUGAR DE APLICACIÓN.....	79
13.4 EL PRODUCTO.....	80

13.5 ESTUDIO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS QUE PERMITAN SOPORTAR EL USO DE PANTALLAS EN EL ESPACIO FORMATIVO DENTRO DEL CAMPUS UNIVERSITARIO.....	81
13.5.1 EL CUESTIONARIO.....	82
13.5.2. LA PRUEBA PILOTO.....	83
13.5.3 OBTENCIÓN TAMAÑO DE LA MUESTRA.....	84
13.5.4 RESULTADOS.....	84
 14. PROPUESTA DISEÑO METODOLOGÍA COMUNICATIVA CON BASE EN INTERVENCIÓN ARTÍSTICA Y USO DE DISPOSITIVOS MÓVILES”	87
14.1 EL ACTOR VIAL DE NOCHE.....	88
14.2 LA INTERVENCIÓN ARTÍSTICA Y EL USO DE LOS DISPOSITIVOS MOVILES. “NOCTURNO”.....	90
14.3 EL LUGAR DE APLICACIÓN.....	94
14.4 EL PRODUCTO.....	95
 15. CONCLUSIONES.....	96
 16. BIBLIOGRAFÍA.....	98
 17. GLOSARIO.....	101
 18. ANEXOS.....	104

0. RESUMEN.

El presente trabajo parte de la necesidad de fortalecer los lazos comunicativos entre el IMTP (Instituto Municipal De Transito Pereira) y el (Actor Vial) motociclista universitario, utilizando las Tic`s (Tecnologías de la Comunicación y la Información) como herramientas comunicativas que permiten poner en juego el mensaje preventivo, aportando al desarrollo de campañas por parte del subproceso educativo de dicha institución, centrándose como medio en los educadores viales y el estudio de sus metodologías pedagógicas para el contacto con el Actor Vial.

Si bien es cierto que la apropiación y aplicación de las Tic`s han permitido abrir nuevos caminos comunicativos entre los diferentes sujetos que hacen parte de la movilidad de la ciudad (Actores Viales), y el IMTP, es debido a las características multimedia, donde los mensajes pueden ser utilizados y aprovechados de manera más rápida y dinámica en otros espacios, haciendo no solo la comunicación perdurable, si no, también potenciada al uso de un sistema óptimo en cuanto a la forma de mejorar el proceso comunicativo, que permita llegar al Actor Vial desde un ámbito formativo, para y hacia la prevención de la accidentalidad a causa de la embriaguez.

Para la creación y diseño de dicho conducto comunicativo, se hace necesario abordar al sujeto (Actor Vial) motociclista en todo su ámbito, conocer sus características y complejidades en cuanto al tema de la normatividad, y responsabilidad social. Es así como encontramos que el Actor Vial se encuentra presente en dos espacios formativos muy diferentes (Día y Noche) y por esto se hace necesario diseñar dos propuestas a partir de las Tic`s como lo es el uso del video y los dispositivos móviles para llevar el mensaje preventivo del IMTP. Se piensa en estos dos

espacios, por los diferentes comportamientos que tienen los Actores Viales, ya que cada espacio trae consigo sus propias características en las que los sujetos son protagonistas día a día.

1. ABSTRACT

This study originated from the need to strengthen the lines of communication between the IMTP (Pereira Municipal Transit Institute) and the university students who use motorcycles as mean of transportation, with the approach and application of the TIC`S (communication and information technologies).

As communication tools to allow the implementation of the preventive message.

At the same time facilitating the development of campaigns by the educative sub-process from the institution. This development has a main media, which is the road traffic educators, and the study of teaching systems to facilitate the contact with the road user. It is a fact that the appropriation and application of the TIC`S has allowed the opening of new ways of communication between different participants in the city traffic and the IMTP. This fact is the result of the multimedia characteristics where the message can be utilized in a much dynamic and fast way to be used in other areas. This makes communication not only more durable, but also it is oriented to be used in a more efficient system which will create a path to reach the road user in a informative way focusing on the rate of accidents caused by driving under the influence of alcohol.

To create and design this communication product it is necessary to approach the subject in his own environment. It is also necessary to know his characteristics referring to the matter of rules and social responsibility. We conclude that the road users are found in two different scenarios, day and night. It is for this reason that we find necessary to design two different proposals from the TIC`S, These proposals include the use of video and mobile devices to transmit the IMTP preventive message. These two scenarios have been taken into consideration because the motorcycle has a

different behavior depending on the space where he acts. It is in these two scenarios where the road user is the main character in the everyday life.

2. INTRODUCCIÓN.

El presente proyecto de grado corresponde al diseño de una propuesta comunicativa mediatizada, con empleo de herramientas audiovisuales y de comunicaciones, las cuales pueden cumplir un papel predominante para resolver una problemática social y de salud pública como lo es la embriaguez en los motociclistas. Ésta problemática se presenta como una de las causas de mayor accidentalidad en el municipio de Pereira; esto unido al fuerte crecimiento que evidencia el municipio y el aumento de la oferta para la diversión, incrementando de una manera u otra los accidentes de tránsito, donde las cifras evidencian como la razón principal, el estado de embriaguez en el que los conductores se ven envueltos en el momento de conducir sus vehículos.

Al revisar el entorno social en la ciudad de Pereira, podemos encontrar que la problemática de la embriaguez en los motociclistas, para el Instituto Municipal de Tránsito (IMTP), se presenta como un fenómeno muy marcado entre los jóvenes universitarios, de edades comprendidas entre los 16 y 26 años, los cuales están vulnerables a los diferentes estímulos visuales, sociales, en los que se ven inmersos gracias a diferentes relaciones amistosas que se tejen en el ambiente que los rodea.

Los medios audiovisuales entran a jugar un papel importante en la era comunicacional y visual por la que se atraviesa actualmente con las tecnologías de comunicación, las cuales se han vuelto decisivas en las transformaciones socioculturales que están teniendo lugar en todo el mundo.

Son entonces, las herramientas audiovisuales convenientes para sensibilizar a los espectadores las problemáticas sociales.

Como lo plantea “JUAN ANTONIO LORCA SANCHEZ”,¹ una imagen vale más que mil palabras y aunque eso sea completamente verdad, no hay que dejar de lado los demás sentidos, ya que todos relacionados, ayudan a integrar la información que se recibe por cualquiera de ellos. De todas maneras la imagen es protagonista ya que ella, a través de los ojos, se percibe una gran fuente de información; por lo tanto la información que obtenemos a partir de esto es base de todo proceso educativo; los sentidos nos brindan el encanto de aprender a través de ellos, de esta forma podemos seleccionar la información que nos llega de nuestro entorno terminando entonces progresivamente en la formación social del individuo. Dichas sensaciones juegan un papel importante en la concientización de manera directa o indirecta a la población que nos compete en este trabajo.

Nuestro trabajo corresponde a una estrategia basada en el diseño de herramientas audiovisuales, las cuales están entendidas dentro de una metodología comprendida en dos ambientes, el régimen diurno y el régimen nocturno de la imagen. Hablamos de estos dos contextos por sus diferencias en cuanto a comportamientos humanos y en cómo se direccionan los mensajes comunicativos, ya que son espacios de intercambio y comunicación donde el mensaje toma características sugestivas según el ambiente y el espacio en que se encuentre inmerso el sujeto. Es así, como trataremos el ambiente diurno en el espacio formativo no académico, comprendido dentro de la institución universitaria. Y por otro lado el ambiente nocturno, que nos permite pensar en una metodología más interactiva entre dispositivos tecnológicos y el sujeto, como un mecanismo que permita posibilitar la prevención en los espacios de diversión, debido al uso y aprovechamiento de sus características.

¹. LORCA SANCHEZ, JUAN ANTONIO. Reflexiones didácticas sobre las imágenes y las tecnologías Universidad de Murcia de España.

Teniendo en cuenta lo anterior y con base en el aprovechamiento de las características de los dispositivos móviles, que se afianzan en el mercado como mecanismos comunicacionales, permite que el Licenciado en Comunicación e Informática Educativas se haga presente en el Instituto Municipal de Tránsito de Pereira como un agente de formación profesional en el campo de la comunicación educativa, articulando las nuevas tecnologías de la comunicación y de la información, proponiendo un espacio para el desarrollo y evaluación de proyectos pedagógicos mediatizados destinados a apoyar procesos de transformación cultural; todo esto pensado hacia el apoyo del proceso que desarrollan los Educadores Viales del IMTP, quienes tienen la función de realizar las actividades de las campañas preventivas y desarrollo de un proceso educativo, el cual consiste en la toma de conciencia y de buenos hábitos en los Actores Viales en cuanto al tema de movilidad vial.

3. DESCRIPCIÓN.

El Instituto Municipal de Tránsito de Pereira (IMTP) entre sus funciones está la de llevar a los Actores Viales mensajes, desde una adecuada comunicación, para cumplir su misión en cuanto a prevención de problemáticas viales, pero con mayor énfasis en la problemática de la accidentalidad por embriaguez.

El interés de llegar a la comunidad de manera oportuna por medio de campañas pedagógicas que generen impacto social, implica que éstas tengan que estar apoyadas por las TIC`S, como mecanismos que permitan intervenir al sujeto de una manera más rápida debido a las características multimediales; de esta manera es importante que el IMTP acceda a conocer dichas herramientas y ha utilizarlas no sólo como procesos de innovación tecnológica, sino como una forma de obtener conocimiento a través de las mismas, para saber llegar a la población desde un proceso dinámico, continuo y acumulativo que reelabore las competencias organizativas de la institución y sus funcionarios (Educadores Viales), estos últimos como mediadores en el proceso educativo.

En este orden de ideas, para que este proceso de comunicación entre Educadores Viales y Actores Sociales se logre dar de una manera óptima, primero se debe intervenir el Educador Vial en sus prácticas, es decir, no sólo brindarle información para que la difunda, si no, apoyar su proceso reflexivo y autónomo capaz de transmitir información, maximizando los lenguajes para saber a quién y cómo se dirige.

Es esta intervención, la que contribuye a que se diseñen estrategias y metodologías de carácter socio-comunicativo que tengan como finalidad inmiscuirse en problemáticas sociales como la embriaguez para cumplir

objetivos desde las misma, hacia y por los Actores Viales y que para el Instituto Municipal de Transito se convierta de una u otra forma en una vía facilitadora para llegar hacia el sujeto no solo de una manera directa, si no, positiva y sobre todo bidireccional para mayor efectividad y credibilidad.

4. JUSTIFICACIÓN.

Con el fuerte crecimiento que se evidencia en el municipio de Pereira en cuanto al aumento de población, infraestructura, comercio, y la consecuente ampliación del parque automotor, se ha generado para las instituciones gubernamentales la necesidad de plantear estrategias para ejercer el control de dichos fenómenos.

En la configuración actual de los perfiles sociales, las organizaciones como el Instituto Municipal de Tránsito tienen un papel primordial; pues son partícipes en la estructuración de las sociedades actuales, debido a su papel como integradoras, formadoras e instrumentalizadoras de movilidad ciudadana. Este tipo de Instituciones, son preceptoras y por lo tanto autoridad social y legal, además desempeñan el papel de prevención social de manera pública, a través de estrategias comunicativas pedagógicas, siendo este un factor relevante que involucra a todos los Actores Viales del municipio.

Para estas estrategias comunicativas, las instituciones como el IMTP reconocen Las ventajas en torno al uso de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TIC'S), el apoyo y resultados que estas brindan en cuanto a mecanismos que permiten poner en juego problemáticas sociales, las cuales deben de tener una concentración absoluta de la autoridades, como es el caso de la embriaguez en los jóvenes universitarios de 16 a 26 años de la ciudad de Pereira, los cuales, son la población más vulnerable, donde hay mayor prevalencia de consumo de bebidas alcohólicas, con un porcentaje del 89.7% y se presenta más

consumo entre edades de los 15 a los 24 años, con una frecuencia de 3 a 6 días de la semana².

Ahora bien, el alicoramiento previo o concomitante al ejercicio de una actividad altamente peligrosa, generadora de riesgos reales, como es la conducción de vehículos o motocicletas, en la que se compromete la vida e integridad de los actores que participan en la movilidad, sean estos conductores, pasajeros o peatones, infringe una norma que impone el deber de responsabilidad social y que sin lugar a dudas impide que la alteración física o síquica del individuo con el consumo de bebidas embriagantes o alucinógenas sea considerada como medida de cuidado o previsión para evitar un resultado lesivo en el desarrollo de la actividad, por el contrario dicha imprevisión se estima como GRAVE.³

Es esta clase de problemática social que conlleva a que instituciones como el IMTP, sientan la necesidad de acudir a la utilización de nuevas tecnologías, no con la intención de dejar de lado las estrategias comunicativas que han tenido en los últimos años con el objetivo de dar mejoras en este problema de salud pública, sino como refuerzo de las mismas para generar mayor control y mejoras en los diferentes procesos educativos y comunicativos, que conlleven a dar resultados positivos en cuanto al “¿cómo saber llegar?” a este tipo de población, pues son éstas las que de alguna manera se convertirían en una herramienta fundamental para los procesos de generación, apropiación y uso del conocimiento por parte de los Educadores Viales, quienes al final median el proceso pedagógico dirigido a los Actores Viales.

2 Informe situación de salud en Colombia indicadores básicos 2007, Ministerio de Protección Social.

3 “Resultado lesivo e imprudencia. Bernardo Feijóo. JM BOSCH – Universidad Externado de Colombia

5. DIAGNOSTICO SITUACIONAL.

Para el presente trabajo, se realizó un Diagnóstico Situacional tanto en los proyectos pedagógicos como en los programas y/o campañas, con el objetivo de tener conocimiento de los mismos, teniendo en cuenta todas las bases necesarias como son: los entornos y ambientes culturales, las metodologías de desarrollo, la recepción y producción de medios para la educación vial.

Se llevaron a cabo una serie de entrevistas con algunos funcionarios del IMTP, como parte de la revisión del material del “subproceso”⁴ de educación de dicho instituto, así como el acompañamiento a actividades de orden académico en varias instituciones educativas públicas y privadas del municipio, y a las carpas educativas móviles, instaladas en varias zonas del municipio como un medio de formación de Actores Viales.

El Instituto Municipal de Tránsito de Pereira, es una institución comprometida con el mejoramiento continuo de la movilidad en el municipio de Pereira, siendo una entidad con liderazgo, apoyada en un talento humano competente, que le permite proyectarse como una entidad fuerte en cuanto a prestación de servicios de tránsito.

El IMTP, siendo un ente público de control vial, se ha encargado de prestar servicios de tránsito en cuanto a movilidad y prevención vial, acompañados de un proceso educativo en el que diariamente se interactúa con los diversos Actores Viales del municipio, consolidando sus

4 Subproceso Educativo: Nombre dado dentro del IMTP al proceso educativo dentro de la institución.

diferentes propuestas en cuanto a la prevención y reducción de las tasas de accidentalidad.

5.1 CAMPAÑAS EDUCATIVAS.

El IMTP reconoce que en el municipio de Pereira se presenta gran diversidad de Actores Viales, haciéndose necesario desarrollar campañas que estén enfocadas en la prevención y la toma de conciencia de estos para consigo mismo, con el otro y con la movilidad en el municipio.

El IMTP ha desarrollado diferentes campañas dirigidas a distintas poblaciones (Actores Viales) que hacen parte de la movilidad diaria en el municipio de Pereira y es así como en los últimos 2 años (ver tabla 1.1)⁵ se ha aumentado el acceso y capacitación a diferentes poblaciones, con el fin de incentivar la prevención vial y el reconocimiento de las normas como mecanismos que permitan fortalecer la cultura ciudadana vista desde el gobierno municipal.

Tabla 1.1

CAMPANAS EDUCATIVAS	POBLACIÓN BENEFICIADA			
	2007	2008	Dif.	%
Dirigidas a la población educativa	107.373	108.686	1.313	1,2%
Dirigida a los conductores	8.551	8.800	249	2,9%
Dirigida a Transporte Publico	525	615	90	17,1%
Dirigida a la comunidad en general (Campañas en General)	18.483	19.485	1.002	5,4%
TOTAL	134.932	137.586	2.654	2,0%

5 Estadísticas. Informe IMTP Enero de 2009. Fuente Instituto de Medicina Legal.

Se reconoce entonces, que el tema educativo y de prevención vial ha sido una de las banderas que el IMTP ha liderado desde hace más de 6 años, diseñando y aplicando campañas de carácter público, en las cuales la participación activa de la comunidad ha permitido fortalecer los lazos entre lo gubernamental y lo público en temas como:

- El respeto a las señales y normas de tránsito. LEY 769 de 2002.
- El respeto a los Actores Sociales (Actores Viales).
- El derecho a la movilidad y al respeto de la misma.
- Incentivar la Cultura Ciudadana.
- Promulgar la Cultura de la legalidad.

Sobresale la integración de manera directa de otras instituciones como la Policía Nacional, el Ministerio de Transporte, la Alcaldía Municipal, la Secretaria de Salud Municipal, el Instituto de Audiología, centros educativos y el Fondo de Prevención Vial.

5.2 EL PARQUE AUTOMOTOR.

Según el ultimo informe presentado por el IMTP el 15 de Enero de 2009 en el consejo de seguridad, las cifras del parque automotor en el municipio de Pereira y la accidentalidad, en este caso motociclistas ha aumentado considerablemente durante los últimos 5 años (ver tabla 1.2 y 1.3)⁶

6 Estadísticas. Informe IMTP Enero de 2009. Fuente Instituto de Medicina Legal

Tabla 1.2

PARQUE AUTOMOTOR	2004	2005	2006	2007	2008
Automóviles	26.156	27.839	29.771	32.079	34.092
Motos	22.363	26.142	32.848	38.311	41.161
Camperos	5.875	6.162	6.536	7.010	7.366
Camionetas	7.041	7.266	7.576	7.932	8.228
Microbús	481	528	558	571	595
Buseta	756	699	610	553	542
Bus	478	465	534	526	532
Otros	2.269	2.234	2.319	2.473	2.513
TOTAL	65.419	71.335	80.752	89.455	95.029

Lo cual significa, que en las calles del municipio de Pereira se ha presentado el fenómeno de aumento del parque automotor junto a una reducción del espacio, generando una tendencia al aumento de accidentes, vinculándose un panorama amplio de causalidad que abarca desde el desacato a las normas, la entrega de licencias de conducción a personas inexpertas, el exceso de velocidad, las maniobras peligrosas y hasta el irrespeto de los mínimos en cuanto a prevención como lo es el uso del espacio.

Tabla 1.3

Tipo de víctima	2004	2005	2006	2007	2008
Peatón	47	35	29	29	23
Pasajero	13	7	2	1	4
Conductor	8	6	2	3	3
Motociclista	13	16	16	30	22
Parrillero	3	5	2	9	3
Ciclista	6	9	7	3	5
TOTAL	90	78	58	75	60

Estas estadísticas demuestran que el índice de víctimas en cuanto a accidentalidad vial de motociclistas en Pereira, se ha mantenido

constante en los últimos 5 años y solo en el ultimo año se ha manifestado una reducción en la accidentalidad de esta población.

Otras medidas diseñadas por el Instituto Municipal de Tránsito y el gobierno local en cuanto al trabajo con los motociclistas, con respecto a la prevención y la prohibición en el Código Nacional de Tránsito⁷ que son: la utilización del casco para ambos pasajeros, al igual del doble chaleco, restricción vehicular desde las 12 AM hasta las 5 AM y el respeto a la velocidad en el área urbana y rural, restricciones como el parrillero hombre, el pico y placa ,que han sido implementadas para abordar la problemática de la seguridad y la movilidad en el municipio.

Así mismo, el Instituto Municipal de Tránsito intenta dar continuidad a las campañas y programas pedagógicos con la elaboración de proyectos para la comunidad. Uno de los proyectos más importantes para el IMTP es el de Trabajo social o comunitario, donde se realizan diferentes actividades en las calles y parques de la ciudad, utilizando mecanismos como las carpas educativas. De la misma forma se realiza un trabajo pedagógico en las instituciones educativas públicas y privadas donde se desarrollan diferentes temáticas relacionadas con la movilidad, el respeto a las normas de tránsito y la cultura ciudadana definida por la institución.

7 Ley 769 del 6 Agosto 2002 por la cual se expide el “Código Nacional de Tránsito Terrestre”

5.3 LOS EDUCADORES VIALES.

El IMTP cuenta con alrededor de 20 a 25 Educadores Viales, encargados del proceso educativo, éstos, apoyados por un subproceso Educativo que les brinda constante capacitación y uso de diferentes materiales, desarrollando así procesos de capacitación a los alumnos de las diversas instituciones educativas en el municipio de Pereira, incluyendo toda la población (primaria y secundaria).

El Instituto Municipal de Tránsito realiza esta tarea con la intención de sensibilizar a los niños y niñas en la toma de conciencia y de buenos hábitos en cuanto al tema de movilidad vial y a su posición como Actores Viales y sociales, empezando desde el preescolar hasta los grados superiores; por otra parte también se tiene en cuenta a los padres de familia, quienes de una forma indirecta también reciben una sensibilización por parte de sus hijos (replicadores), quienes les llevan los mensajes que les brinda en la institución por medio de los Educadores Viales del IMTP; con este claro ejemplo se pueden evidenciar las actividades desarrolladas por parte del Instituto en cuanto a generar reflexión en la ciudadanía desde las prácticas y usos diarios de la vía, fortaleciendo así los procesos de prevención en nuestro municipio.

De esta forma, el Educador Vial es vital en cuanto al impacto de las campañas pedagógicas y publicitarias y la interacción con los Actores Viales, entendidos estos como comunidades de: motociclistas, ciclistas, peatones, conductores públicos y privados, que hacen parte de la estructura social del municipio de Pereira a los cuales van dirigidas dichas campañas.

5.4 ELEMENTOS A DESTACAR.

Luego de haber realizado un análisis a varias de las propuestas educativas del Instituto y después de evidenciar el trabajo realizado, su trayectoria con la comunidad respecto a sus programas de prevención, proyectos y actividades, después de revisar algunos datos de las campañas realizadas durante 2007 y 2008 podemos apreciar que:

1. El Instituto Municipal de Tránsito de Pereira es una institución que propende por sensibilizar a las comunidades en cuanto a prevención vial se refiere.
2. La realización de campañas se basa en un objetivo principal que es el disminuir las tasas de accidentalidad en el municipio, además de llegarle a las comunidades generando conciencia de la importancia del respeto a las normas y la movilidad en el municipio de Pereira.
3. El apoyo de otras instituciones públicas y privadas ha permitido llegar a más población, generando un mayor grado de compromiso de parte y parte.
4. El proceso de acompañamiento a las campañas se han desarrollado con personas de la misma institución.
5. El subproceso de educación vial del Instituto Municipal de Tránsito de Pereira posee unos recursos económicos para el desarrollo de las diferentes campañas y/o programas educativos, este recurso se establece teniendo en cuenta el presupuesto que se invierte

anualmente en cada actividad, permitiendo así la difusión de la cultura vial por medio de sistemas publicitarios.

6. El nivel de recursos humanos es calificado, hay personal suficiente para el adecuado desarrollo de los programas educativos, personal de tránsito integrados directamente en el subproceso de educación vial, adecuadamente capacitados para involucrarse en procesos pedagógicos y actividades sociales dentro y fuera del instituto (denominado educación vial).

7. Con respecto a los sistemas de difusión de los mensajes educativos, poseen medios a disposición gracias a los buenos recursos económicos, sobre todo los que son medios radiales. Estos serían sistemas de información activos no tangibles.

8. Existe una aplicación directa de las actividades con la comunidad como herramienta práctica de la prevención, ayudada de la creatividad que poseen sus integrantes y que han tenido para aplicar las mismas.

Estos básicamente son los puntos en los que el Instituto Municipal de Tránsito de Pereira se destaca y en los que forman una fuerte posición para actuar desde el centro del problema, el cual respecta a las tasas de accidentalidad, tomando esto como base para así dar pie a las campañas y/o programas pedagógicos de prevención y educación vial.

Sin embargo, siguiendo con el análisis pudimos encontrar ciertos trances o falencias en los que el Instituto Municipal de Tránsito se ve afectado, su preocupación más grande es el ¿cómo saber llegar? por el camino adecuado a la ciudadanía Pereirana; ya que se presentan dificultades de comunicación en el momento de hacerlo, en cuanto a “cómo transmitir el

mensaje”, tomando en cuenta que hay una diversidad de audiencia por abarcar como: peatones, conductores públicos y privados, motociclistas, ciclistas y discapacitados, teniendo presente que hay que abordarlos de una manera distinta, y así mismo depurar el lenguaje que se debe utilizar para una óptima comprensión del mensaje. En este orden de ideas se pudo apreciar que:

1. Los programas y/o campañas educativas no son lo suficientemente impactantes como para generar el cambio positivo en las estadísticas de accidentalidad en el municipio.
2. No hay continuidad en las campañas y/o programas pedagógicos, ya que es tal la necesidad e importancia de ellos por abarcar las múltiples problemáticas que se presentan, que empiezan con una campaña y no le dan una secuencia pertinente para tratar dicha problemática.
3. El presupuesto destinado por el Instituto Municipal de Tránsito al área pedagógica en algunos casos se ve reducida ya que otras dependencias hacen uso de dicho recurso económico, quedando así esta área sin fondos suficientes para sus funciones.
4. La falta de un material audiovisual educativo propio, que permita hacer más fácil los procesos de enseñanza por parte de los Educadores Viales, para hacer más fácil los procesos educativos.
5. El “como y cuando” transmitir el mensaje, el uso de diferentes lenguajes y medios audiovisuales como una herramienta que permita captar mejor los mensajes del IMTP.

Es así como se perfila el trabajo del Instituto Municipal de Transito por tratar de ser eficiente en su labor de prevención; sin embargo, en ocasiones se ve sujeto a pequeñas falencias en su tarea tanto hacia la comunidad como al mismo instituto. Se observa:

6. Vulnerabilidad al respeto por el poder de autoridad que ejercen los miembros del Instituto Municipal de Transito (Guarda) en el momento de realizar sus funciones ante los infractores.

7. No hay una diferenciación visual entre Guarda y Educador Vial, solo el chaleco reflectivo. Limitante que predispone al Actor Vial.

8. El cambio administrativo en las líneas de acción del Instituto Municipal de Tránsito. Ya que la influencia política que se ejerce en él, cambia y esto a su vez genera cambios en las políticas de la entidad.

9. El desgaste de su recurso humano en las practicas educativas, problemas generados por la baja recepción del mensaje por parte de las personas que no atienden debidamente las charlas.

Para contrarrestar estos desafíos que se presentan a partir de las labores realizadas por el Instituto Municipal de Transito, aparecen las diferentes instituciones quienes ayudan a llevar las directrices del manejo educativo a la entidad vial, lo cual hace que se forjen más posibilidades de intervención y que se fortalezcan los procesos educativos; como también la oportunidad de llegarle a la población por medio de campañas donde su propia colaboración es vital.

6. DEFINICIÓN DE LA PROBLEMÁTICA.

Después de desarrollar el proceso de diagnóstico en el IMTP, se determinó que dentro del “subproceso”⁸ educativo que realiza dicho instituto, una problemática para abordar desde la Comunicación Educativa. Existe una deficiencia comunicacional entre el IMTP y la ciudadanía, es decir, entre el Educador Vial y el Actor Vial.

Las campañas realizadas por el IMTP han sido pensadas de una manera muy objetiva en Pro de cumplir las normativas consagradas en las leyes, dejando una brecha en “el como llegar de manera propicia” a la comunidad, debilitándose de esta forma el proceso comunicativo, ya que la recepción e interpretación del mensaje se hace de manera diferente por parte de estos Actores Viales, debido a las características heterogéneas actuantes, en cuanto a competencias comunicativas que juegan con los niveles de interpretación, que se evidencian según el nivel formativo, la edad y el perfil vial.

Aunque la labor del Educador Vial es esencial en el proceso de comunicación e interacción entre las campañas y los Actores Viales, ésta se encuentra limitada en cuanto a la continuidad de las mismas debido a que tienen que abordar diferentes problemáticas, y al mismo tiempo el IMTP les brinda herramientas pedagógicas, que en cierta medida no han sido propicias para enfrentar temáticas tan importantes como la prevención vial y la responsabilidad social.

8 Subproceso Educativo: Nombre dado dentro del IMTP al proceso educativo dentro de la institución.

Del mismo modo, el Educador Vial como sujeto intermediario entre el IMTP y la comunidad, cumple con la función de llegar a las diferentes poblaciones con mensajes contundentes que sean de gran impacto, que permitan conducir a los Actores Viales en una reflexión de sus comportamientos como ciudadanos.

7. OBJETIVOS.

7.1 Objetivo general.

Diseñar una estrategia metodológica desde la Comunicación Educativa, que permita el fortalecimiento del proceso comunicativo entre el IMTP y el Actor Vial definido, presente en la Universidad Tecnológica de Pereira y expuesto a la accidentalidad a causa de la embriaguez.

7.2 Objetivos específicos.

- Identificar las características del Actor Vial de la Universidad Tecnológica de Pereira, expuesto a la problemática de la accidentalidad por embriaguez.
- Reconocer la importancia de las TIC`s y las herramientas audiovisuales, en el fortalecimiento del proceso comunicativo entre el IMTP y el Actor Vial de la Universidad Tecnológica de Pereira. para generar procesos de comunicación, aprendizaje y prevención en la problemática de la accidentalidad a causa de la embriaguez, con base en las normativas y funciones realizadas en el IMPT.
- Proponer los dispositivos móviles como herramientas de comunicación que permiten extender los mensajes entre las comunidades de una manera abierta.

8. MARCO TEÓRICO.

Para llevar a cabo el diseño de la propuesta de una metodología comunicativa mediatizada por unas herramientas audiovisuales, a continuación se presentan los referentes teóricos más relevantes, los cuales sirvieron de apoyo para estructurar y cimentar el trabajo con base a unas proposiciones hechas por los autores quienes tienen correspondencia con el tema tratado.

8.1 CULTURA CIUDADANA.

Como menciona ANTANAS MOCKUS en su proyecto de cultura ciudadana realizado en la ciudad de Bogotá, *“La noción de una cultura ciudadana busca, ante todo, la regulación propia del comportamiento entre personas, una regulación cultural de las interacciones entre desconocidos, en espacios, transportes y establecimientos públicos y entre los ciudadanos y las autoridades, dado que lo público depende en gran medida de la calidad de estas interacciones”*⁹ Es por esto que es importante lograr establecer en los ciudadanos un mayor cumplimiento de las normas de convivencia y que se logre conferir en las personas una mayor capacidad de concertar acuerdos y dar solución pacífica a los conflictos entre los mismos; con base a las normas, reglas y leyes establecidas que estos, como sujetos activos y portadores de la sociedad deben cumplir y llevar a cabo.

Para efectuar lo anterior, no se trata entonces de transformar las leyes, ni tampoco la moral, se trata más bien de renovar algunos hábitos y costumbres, bajo los estatutos de una cultura con una lógica de orden moral

9 MOCKUS Antanas, proyecto cultura ciudadana, Formar Ciudad 1995-1997, Alcaldía mayor de Bogotá. Santa Fe de Bogotá.

sensato y reflexivo, los cuales lleven al fomento de comportamientos sanos, exentos de malos hábitos y conductas indeseables, perjudiciales para una sociedad y sus ciudadanos.

8.1.1 SER CIUDADANO.

Es aquí entonces donde el concepto de ciudadano (Actor Social) y su comportamiento social entran en juego. Ser ciudadano es ser un actor social legalmente reconocido como miembro de una comunidad, una persona que contribuye al bienestar de la misma, por lo tanto el comportamiento ciudadano se define como una manera colectiva de sentir, pensar y obrar frente a la movilidad urbana que debe estar sujeta a los presupuestos básicos de convivencia ciudadana implantados por el estado.

Para Eugenio Garza Sada *“la perspectiva con la cual se aborda el comportamiento ciudadano es predominantemente psicológica ya que tanto la movilidad urbana, como el comportamiento ciudadano son, en principio, elecciones individuales.*

Si bien el comportamiento ciudadano está principalmente relacionado con las prácticas de movilidad de los ciudadanos, hay dos aspectos generales en los cuáles el comportamiento ciudadano resulta crucial para el entendimiento y mejoramiento de la movilidad en la ciudad, la normatividad, los hábitos y los problemas generales de la movilidad; estos dos aspectos son la parte subjetiva y objetiva”¹⁰.

10 GARZA SADA, Eugenio, Ser ciudadano ¿una virtud del pasado? Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, 2004.

EUGENIO GARZA, explica el aspecto objetivo cómo los hábitos que se plasman a través de la elección de los medios y modos de transitar y desplazar que utiliza el ciudadano en las calles y que pueden ser identificados a través de variables que son cuantificables; por otra parte habla de lo subjetivo cómo el por qué de las razones de elección, los beneficios, desventajas y actitudes de cada decisión de los ciudadanos en su comportamiento durante su desplazamiento por la ciudad, aspectos que no son cuantificables pero que conllevan a demostrar y experimentar percepciones y sentimientos. Los aspectos objetivos se encuentran estrechamente relacionados con los aspectos subjetivos ya que es en estos últimos donde se asienta su significado.

Y es en las calles, en las diferentes situaciones en las que se ven envueltos los ciudadanos donde se manifiestan y se involucran los aspectos subjetivos y objetivos del comportamiento ciudadano, ya mencionados anteriormente, o sea las prácticas públicas de movilidad del ciudadano, hábitos visibles (objetivo) y las percepciones, actitudes y opiniones de los mismos (subjetivo), todo esto es el resultado de vivir en las condiciones ideales de un ciudadano que está en una ciudad ejemplar.

En este sentido, para que esto se dé en nuestra comunidad, hay un ente que se encarga de reglamentar y vigilar, los procesos de movilidad y prevención vial, que se desarrollan en diferentes espacios del municipio, responsabilidad que recae sobre el Instituto Municipal de Tránsito de Pereira.

8.2 MODELOS COMUNICATIVOS.

El funcionamiento de las sociedades humanas es posible gracias a la comunicación. Esta consiste en el intercambio de mensajes entre los individuos. La comunicación implica la transmisión de una determinada

información, lo cual supone un proceso mediado por unos elementos existentes e inalterables de Emisor-Receptor.

La comunicación cumple diversas funciones, y entre ellas se encuentra la de sintetizar el comportamiento de los miembros de un grupo. Es además, una fuente básica de interacción social para la satisfacción de necesidades sociales, y finalmente, proporciona la información que los individuos y grupos necesitan para tomar decisiones y evaluar opciones alternativas.

8.2.1 LOS MODELOS LINEALES COMUNICATIVOS.

HAROLD D. LASWELL

(Exponente .Estimulo- Respuesta)

Este modelo es aplicado a la comunicación humana, de manera que si no ocurre un estímulo en la forma de la comunicación, obviamente no habrá respuesta.

Al aplicar el modelo E-R (Estimulo- Respuesta) básico al sistema de las comunicaciones humanas, se genera el modelo lineal de la comunicación humana, desarrollado por HAROLD D. LASWELL, plantea los elementos que están en juego en un proceso comunicativo claramente propone una fórmula de encadenamiento lineal de cinco preguntas¹¹ ¿Quién- dice qué- por cuál canal - a quién - con qué efecto? Esta síntesis agrupa los cinco puntos fundamentales del proceso de comunicación.

Significado de cada elemento:

A) Quién: “Quién” es el Emisor, el origen, la fuente de toda comunicación.

11 LASWELL, Harol. The Communication of Ideas,” Los modelos lineales”. Universidad de Yale Estados Unidos, 1948.

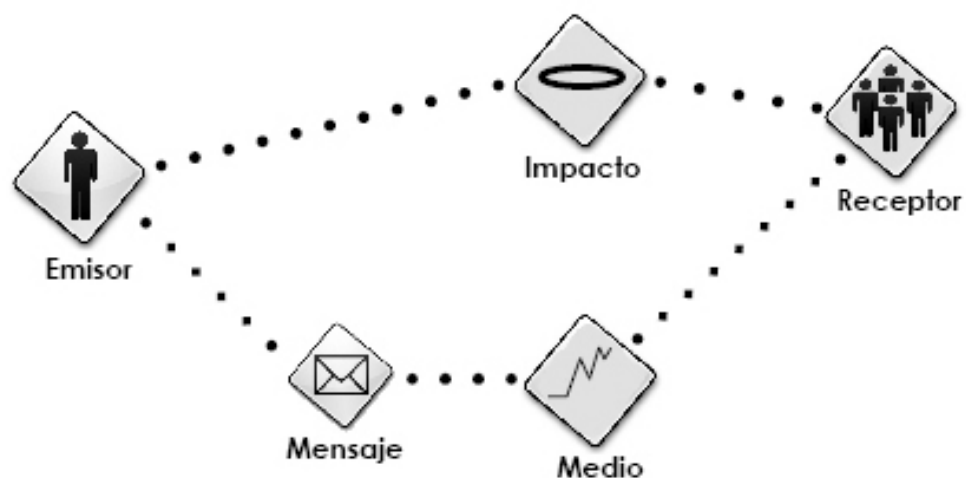
B) Dice qué: Se trata aquí del mensaje. Laswell se detiene principalmente en el análisis de la información contenida en el mensaje en términos estadísticos, esto es, procediendo a una clasificación de la información del mensaje.

C) Por cual canal: se trata de los medios usados para transmitir el mensaje, Laswell, introdujo la noción de análisis de medios, cuales son los mejores canales para transmitir el mensaje a los receptores.

D) A quien: receptor, este tiene relación al análisis cuantitativo de medios, según el canal a quienes les va a llegar el mensaje.

E) Con qué efecto: se trata del impacto, el estímulo contenido en el mensaje dado, vehiculizado por el canal, dirigido a una población o segmento de cierto volumen dando un resultado.

MODELO LINEAL COMUNICATIVO



8.3 PANTALLAS VISUALES COMO MEDIO FACILITADOR COMUNICATIVO.

En estos tiempos, en el contexto urbano, aparecen nuevos espacios de intercambio y comunicación, donde el mensaje es más rápido, impersonal y masivo. Estamos hablando de la propaganda visual en la ciudad, con ella nacen las pantallas urbanas y en las mismas los mensajes llamativos, para el día y la noche. El mismo anuncio funciona como escultura con visos fuertes para el día y de noche es una fuente de luz llamativa; notoria de día y se convierte en un juego de luces por la noche.

Las pantallas visuales, son un elemento que busca ser lo más llamativo dentro del paisaje urbano, o un lugar en específico, logra captar nuestra atención con colores, movimiento y sobretodo busca grabarse en nuestra memoria para vender una idea ahora o progresivamente en el momento intencionado. *“Nuestras ciudades se han convertido en enormes contenedores de signos, en el escenario en el que millones de imágenes se superponen y entrelazan en un abigarrado conglomerado visual. Con la aparición de las pantallas urbanas, este proceso se ha acentuado. En este contexto, los mensajes de una manera interactiva ofrecen una alternativa a la comunicación masiva, basada en la participación¹².*

Hablar de esa pantalla visual como un medio, es hablar de un espacio de reflejo de la imagen y por ende de un mecanismo llamativo para acercar al sujeto al discurso del lenguaje audiovisual. Esta pantalla se vuelve un medio referente para el sujeto que siente una identificación con el mensaje que se transmite y repite infinidad de veces como un mecanismo reproductor. En el caso del video, se ha constituido como

11 HAZEL, George. “las pantallas urbanas”, edición España. 2006

uno de los medios más usados para reflejar intereses particulares. Esta pantalla se hace presente en diversos lugares, convirtiéndose como un espacio de espectáculo.

Ahora bien el objetivo es entender la imagen en esa pantalla, como una representación, donde ésta proyecta al sujeto desde lo estético como una creación que se presenta cotidiana a través del sentido de la visión o el reflejo de esta por medio de la pantalla como mecanismos reproductores de sentido. Es así como la imagen es considerada una tendencia homogénea que privilegia lo natural y lo armónico como un reflejo del mundo o una realidad ideal, donde lo simbólico juega con lo objetivo de manera clara, construyendo mensajes directos, plasmados en lo estético.

Tomando en cuenta lo anterior, en las pantallas urbanas presentes en el espacio público hay que tener unos elementos en cuenta para la emisión como lo son: el mensaje a entregar, el lugar al que pertenece (forma, uso, semiótica) y el contexto urbano donde se ubica e integra la pantalla. En este último elemento es donde entra la variable del usuario, haciéndolo partícipe directo o indirecto de las transformaciones del mensaje. En fin, un proyecto integral, es aquel que incluya esta pantalla interactiva desde el primer momento, que sea un real aporte a la imagen y concepción mental del sujeto, eficiente con la funcionalidad de la construcción y entregue un mensaje efectivo.

Según el orden anterior de los elementos se desprende el elemento de la interactividad. Esta provoca las transformaciones que tiene la pantalla, distinguiéndose al usuario del lugar donde esta se encuentra, como causa primaria de esa interactividad.

Las cuales se clasifican en:

1. **Interactividad directa:** sería la interacción inconsciente del usuario.
2. **Interactividad indirecta:** sería el mensaje que se transforma pero por la interacción del usuario en forma *inconsciente*.

8.4 LAS TIC`S.

Las Tecnologías de la Información y la Comunicación (**TIC`s**) forman parte de la cultura tecnológica que nos rodea y con la que debemos convivir. Amplían nuestras capacidades físicas y mentales, y las posibilidades de desarrollo social. El concepto TIC no solamente encierra la informática y sus tecnologías asociadas, como telemática y multimedia, sino también los medios de comunicación de todo tipo: los medios de comunicación social ("Mass media") y los medios de comunicación interpersonales tradicionales con soporte tecnológico, o sea los dispositivos móviles como el celular, entre otros.

*El uso extensivo y cada vez más integrado (en los mismos aparatos y códigos) de las TIC`s es una característica y un factor de cambio de nuestra sociedad actual, las cuales avanzando con el ritmo de los continuos adelantos científicos y en un marco de globalización económica, cultural y política, contribuyen a la rápida obsolescencia de los conocimientos y a la necesidad de nuevos valores, provocando continuas transformaciones incidiendo en casi todos los aspectos de nuestra vida.*¹³

12 CASTELLS, Manuel. "Internet y la sociedad en red", Barcelona 2006.

8.4.1 CANALES DE COMUNICACIÓN INMEDIATA, SINCRÓNICA Y ASÍNCRONA.

Existe una parte fundamental en las Tics, llamados Canales de comunicación inmediata, sincrónica y asincrónica, los cuales se utilizan para difundir información y contactar con cualquier persona en cualquier lugar donde se encuentre, esto se puede hacer por medio de la edición y difusión de información mediante los servicios de mensajería inmediata como lo son los mensajes de texto por celular.

Las siglas SMS significan “Short Message Service” (“servicio de mensajes cortos”, limitados normalmente a unos 160 caracteres). Este servicio permite principalmente el envío y la recepción a través de los teléfonos móviles de mensajes que pueden leerse en la pantalla del teléfono y se gestionan a través del centro de mensajes de cada operador telefónico. El desarrollo de los SMS ha tenido repercusiones sorprendentes de orden tecnológico (desarrollo de aparatos emisores y receptores), y de orden social apropiándose de códigos y formas de expresión para acercarse a los jóvenes; este un medio de fácil acceso al envío y recepción de mensajes intencionales, con instantaneidad, de una manera directa y personal a una audiencia consumidora de tecnología móvil.

8.5 EL VIDEO.

Reconocer al video, como un medio basado en lenguajes visuales, apto para transmitir emociones, sensaciones, afectos, que a menudo las palabras o lo impreso no logran expresar con la misma precisión, es decir al mismo tiempo, que la imagen, por su misma naturaleza, comunica de manera inmediata, más emotiva y rápida que la palabra.

Teniendo en cuenta estos aspectos, el video, como estrategia comunicativa, puede ayudar a contribuir en la labor de concientización y valoración en las personas; como dice Marshall McLuhan *“el video se acoge como una especie de lumbral que permite la participación de su público, denominándose por lo tanto cómo un medio frío (participativo), medio que es de alta intervención para que el público lo contemple y pueda haber así una posibilidad de retroalimentación entre las partes”*¹⁴.

Por otro lado “MARC AUGÉ” menciona que *hay una sobre -valorización constante de la imagen. Los que están en la pantalla tienen una forma de existencia más fuerte, desde un cierto punto de vista, porque millones de personas los reconocen. De ahí el sentimiento de que hay que pasar a través de la imagen para existir. La mejor manera de cautivar a las audiencias es darles la impresión de que pueden estar en la televisión”*¹⁵.

Es Aquí donde se realiza un intercambio entre los códigos propios de lo audiovisual y los de los espectadores, entendiendo estos últimos, como los receptores del mensaje de la propuesta comunicativa. Este es el ámbito donde se ponen en juego signos y significantes icónicos sonoros de distinto tipo, conformando desde el video, lenguajes que se constituyen en pieza clave para la interlocución medio-sujeto. *Es aquí donde la potencia evocativa del videoclip eclipsa las provocaciones racionales del texto escrito y aun del discurso estrictamente oral*¹⁶; implicando a los actores en la información videográfica estimulándolos a la imaginación, la fantasía y en este caso, conduciéndolos a una vía de sensaciones por medio de un impacto audiovisual.

14 MCLUHAN Marshall, El Video Participativo (1969: 47).

15 MARC Augé “Hay Que Amar La Tecnología y Saber Controlarla”, Entrevista realizada por Patricio Arana para el impreso LA NACIÓN, miércoles 22 de junio de 2005.

16 CASTELLS, Manuel (1996): La era de la información, vol. 1 La Sociedad Red. Madrid, Siglo XXI Editores 1999.

Herramientas educativas como el video, despiertan la conciencia del espectador ya que la imagen en movimiento la que brinda al espectador la posibilidad de que pueda potenciarse una aproximación a la realidad; No se trata entonces como dice Joan Ferrés *de partir de la realidad para llegar al vídeo, sino de partir del vídeo para llegar a la realidad. O mejor aún, partir de la realidad para, con la mediación del vídeo, llegar nuevamente a ella de otra forma*¹⁷. Siendo esto metodológicamente un elemento que contribuye a generar procesos comunicativos y reflexivos que le permiten al individuo generar puntos de vista que conlleven a desarrollar procesos de socialización, es decir, que en este caso el actor vial, tenga como punto de referencia sus mismas problemáticas evidenciadas desde otra perspectiva por medio del video.

8.6 LA COMUNICACIÓN AUDIOVISUAL.

Todo proceso de comunicación implica información. Es aquí donde los medios tecnológicos y audiovisuales se caracterizan por transmitir información, también las personas o instituciones las usan cuando no logran establecer una relación bidireccional con los sujetos a los que van dirigidos los mensajes.

La comunicación Es un proceso específicamente humano, pero lo es específicamente la comunicación audiovisual, ya que el ser humano ¹⁸es *un “animal óptico”. Un ser cuya capacidad vital para captar el mundo e insertarse al el reside en su cerebro de modo propio. Más del 80% de la*

17 FERRÉS, Joan, El Video. 1994.

18 Diseñar para los ojos, Costa Solá-Segalés, Joan, Ed. Costa Punto Com, S.L.Pag, 120, Barcelona

información que recibimos del entorno entra por los ojos. Y es aquí donde los medios audiovisuales ¹⁹pueden actuar de una forma mediadora ya sea para solucionar problemas de comunicación y/o solucionar problemas de funciones educativas, formativas, institucionales, etc.; Ya que el lenguaje audiovisual, como el lenguaje verbal que utilizamos ordinariamente al hablar o escribir, tiene unos elementos morfológicos, una gramática y unos recursos estilísticos, que integra un conjunto de símbolos y unas normas de utilización que nos permiten comunicarnos con otras personas, o nos permiten difundir mensajes que lleguen de una manera más efectiva a diferentes poblaciones con unas características específicas que la contienen. Está claro que los mensajes audiovisuales facilitan la comunicación, y resultan motivadores a la mente y aproximan la realidad a las personas. Ahora bien hay que ser crítico frente a la alienación que genera un consumo masivo, disperso e irreflexivo de imágenes. UMBERTO ECO manifiesta ²⁰"La civilización democrática sólo se salvará si se hace del lenguaje de la imagen una provocación a la reflexión crítica y no una invitación a la hipnosis"*.*

8.6.1. LA FUNCIÓN DE LA PERSUASIÓN.

En el lenguaje audiovisual, como en los lenguajes verbales, se pueden considerar diversos aspectos o dimensiones: aspectos morfológicos, sintácticos y semánticos, pero sobre todo aspectos de *Persuasión*, donde los medios se usan para formar la opinión pública, cambiar actitudes, moderar la conducta, derrumbar mitos y vender productos. La función de persuasión es

19 Diseñar para los ojos, Joan costa, Costa Solá-Segalés, Joan, Ed. Costa Punto Com, S.L.Pag, 120,Barcelona

20 ECO, Umberto: "Apocalípticos e integrados" (1985: 367)

más efectiva cuando se hace sutilmente, ya que a nadie le gusta la manipulación.

Según **“LINDA VERLEE WILLIAMS”** *Nuestros sentidos determinan cómo percibimos el mundo, y puesto que las respuestas sensoriales son altamente individuales, la imagen que del mundo se forja una persona y sus respuestas a la misma son únicas*²¹. a partir de esto se puede decir, que en el momento de que una persona logra identificarse o de alguna manera se ve reflejado en la imagen audiovisual, pone en juego no solo lo sensitivo, si no también su interpretación a partir de su mundo, de su entorno y del conjunto de cosas que forjan a una persona para lograr llevarlo a la reflexión desde una problemática social; dicha reflexión lleva al sujeto a cuestionarse en que punto de la problemática esta o puede estar y posteriormente llega a un modelo interpretativo desde su comportamiento como actor vial, y es precisamente en este punto donde el sujeto no debe sentirse manipulado si no intervenido como un individuo que esta sujeto a incurrir en conductas inconscientes, por medio de herramientas audiovisuales.

8.7 REGIMEN DIURNO DE LA IMAGEN.

Hablar del régimen diurno de la imagen como lo expresa **“GILBERT DURAND”** en su libro las estructuras antropológicas de la imagen, este señala unas convergencias alrededor del *“aspecto diurno como una carga simbólica, atribuyéndole aspectos realmente positivos y que en cierto modo, éste deja ver la realidad y por ende la construcción y realización de aspectos auténticos.”* Basados en la luz, el sol, lo puro, lo divino.

21 WILLIAMS, Linda Verlee. Op. Cit., Pág. 60

Dichos aspectos positivos de lo diurno hacen que el Actor Vial diurno se manifieste de manera positiva, fundamentado en las normas o reglas permitiéndole una ascensión social y reconocimiento positivo en el mismo.

8.8 REGIMEN NOCTURNO DE LA IMAGEN.

Hablar del régimen nocturno de la imagen como lo expresa “**GILBERT DURAND**” en su libro las estructuras antropológicas de la imagen y que va en una oposición al régimen diurno, relacionándolo con el misterio, lo secreto, lo pesado, lo triste y esta acompañado de la oscuridad, la intimidad y lo banal acercándose al peligro y al la muerte.

En este sentido, el Actor Vial nocturno esta apropiando estos espacios de la calle, se involucra directamente con las características nocturnas del misterio, el peligro y lo oscuro, donde *la posibilidad de navegar siempre esta amenazada por el miedo a “naufregar”²²* como un elemento que puede generar temor, espectacularidad y fascinación del poder desinhibir la represión del día.

²² DURAND, Gilbert. Las estructuras antropológicas de lo imaginario. Taurus: Madrid, 1981
Pág. 258

9. MARCO LEGAL

Para el desarrollo del marco legal del “PROYECTO DISEÑO DE UNA METODOLOGÍA COMUNICATIVA MEDIATIZADA PARA FORTALECER LOS LAZOS COMUNICATIVOS ENTRE EL IMTP Y EL MOTOCICLISTA UNIVERSITARIO, PARA LA PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL A CAUSA DE LA EMBRIAGUEZ”. Dicha propuesta se estructura legalmente en las siguientes leyes y decretos que permiten poner de orden las siguientes normas, por eso el este marco legal se constituye así:

1. El artículo 24 de la Constitución Política de 1991 dice que: “todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público”.

Dando cumplimiento a dicho artículo se diseña el Código Nacional de Tránsito así.

2. La **ley 769** del 6 Agosto 2002 por la cual se expide el “Código Nacional de Tránsito Terrestre”, en cuanto al tema de accidentalidad vial y alcoholemia propone lo siguiente:

Artículo 1. Ámbito de aplicación y principios “Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías

públicas o privadas que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito”.

Artículo 2. Habla de una serie de definiciones donde se rescatan y difunden algunos elementos importantes que hacen parte del proyecto como: Definiciones de Actor Vial, características de las vías, vehículos, procesos y otros elementos que se hacen pertinentes para el desarrollo de dicha ley y de este trabajo. VER Glosario.

Artículo 3. Capítulo II. De la autoridades de Transito donde manifiesta que

El Ministerio de Transporte, Los Gobernadores y los Alcaldes, Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital. La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras, los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. Los agentes de Tránsito y Transporte.

Estas entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

El **artículo 55** habla sobre las reglas generales y educación en transito que debe tener todo conductor, donde el conocimiento de estas normativas de transito y el respeto a los Actores Viales sea una constante que no perjudique la movilidad del espacio donde este se encuentre.

En los **artículos 150 y 152** se habla del caso específico de la actuación en caso de embriaguez, se promueve la practica del

examen de alcoholemia y se exponen unos criterios básicos sobre niveles de alcohol y multas.

3. La ley 1341 del 30 de julio 2009 "por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las tecnologías de la información y las comunicaciones – Tic`s”.

El objetivo de la presente ley determina el marco general para la formulación de las políticas públicas que regirán el sector de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, su ordenamiento general, el régimen de competencia, la protección al usuario, así como lo concerniente a la cobertura, la calidad del servicio, la promoción de la inversión en el sector y el desarrollo de estas tecnologías, el uso eficiente de las redes y del espectro radioeléctrico, así como las potestades del Estado en relación con la planeación, la gestión, la administración adecuada y eficiente de los recursos, regulación, control y vigilancia del mismo y facilitando el libre acceso y sin discriminación de los habitantes del territorio nacional a la Sociedad de la Información.

3. Artículo 130. del Código Nacional De Tránsito Terrestre. **Capítulo II.** El cual se refiere a las diferentes sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito, sus graduaciones y multas. Deja en claro que el conducir en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias alucinógenas. Al infractor se aplica la sanción según sea el caso y del mismo modo expone en todos los casos de embriaguez, la inmovilización del vehículo y el estado de embriaguez o alcoholemia se determinará mediante una prueba

que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Artículo 94. Del Código Nacional De Tránsito Terrestre. **Capítulo V.** donde se expone las normas generales para motocicletas. Como debe ser su movilidad en el departamento, horarios y reglamentación al momento de conducir al igual que el **Artículo 96.**

Artículo 7. Capítulo II. Del Código Nacional De Tránsito Terrestre. El cual se trata del cumplimiento y régimen normativo. Donde se deja claro que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

4. con el anterior artículo se expide al mismo tiempo un párrafo que ayude al control de la movilidad vial y le brinde apoyo a las diferentes autoridades de tránsito y seguridad a los actores viales de la siguiente manera:

Parágrafo 3. Artículo 6. Código Nacional De Tránsito. Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.

No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios Inter administrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan.

Es en este párrafo es donde las autoridades como gobernadores y alcaldes sacan a relucir normas para el mejoramiento de la movilidad, sin violar el Código Nacional De Tránsito Terrestre, en Pro de los actores viales, y en colaboración con otras entidades como el IMTP. Son normas de movilidad las siguientes:

DECRETO No.274 DE ABRIL 14 DE 2009²³

“por el cual se establecen condiciones de seguridad y se toman medidas para garantizar la vida y la integridad física de los ciudadanos del municipio de Pereira”

23 Decreto municipal. *Gaceta Metropolitana Extraordinaria No. 12* abril 15 de 2009

El Alcalde Municipal.

DECRETA

ARTÍCULO PRIMERO: Prohibir la circulación de MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS, en el área urbana y rural del municipio de Pereira, entre las 00:00 horas y las 04:00 horas.

ARTÍCULO CUARTO: La Secretaría de Gobierno de Pereira, expedirá permisos de circulación de MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS, en el área urbana y rural del municipio de Pereira, entre las 00:00 horas y las 04:00 horas, a personas naturales o jurídicas, siempre que justifiquen la necesidad del servicio, previa revisión del Comando de Policía y del Departamento Administrativo de Seguridad según sus competencias respectivamente.

5. PARAMETROS CIENTIFICOS Y TECNICOS PARA LA PRUEBA DE ALCOHOLEMIA²⁴

Según el Instituto de Medicina Legal y ciencias forenses, fija ciertos parámetros en los cuales se relacionan el examen de embriaguez, según resolución No. 000414 del 27 Agosto de 2002

Que el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, se Consolida como el principal órgano científico del sistema judicial colombiano, que aporta las pruebas periciales necesarias para garantizar la objetividad de los procesos judiciales y policivos, y es en su **Artículo primero** de dicha resolución donde se exponen los

24 Instituto De Medicina Legal y Forense. RESOLUCION No. 000414 – 27 agosto de 2002. Alfonso Cuevas Zambrano. *Director General*

procedimientos necesarios para determinar el estado de embriaguez alcohólica de una persona.

En su **artículo segundo**: La interpretación de los resultados de alcoholemia, independientemente del método empleado para su determinación, requiere la correlación con el estado de embriaguez alcohólica de una persona, así:

- Resultados menores a 40 mg de etanol /100 ml de sangre total, se Interpretan como estado de embriaguez negativo.
- Resultados entre 40 y 99 mg de etanol /100 ml de sangre total, Corresponden al primer grado de embriaguez.
- Resultados entre 100 y 149 mg de etanol /100 ml de sangre total, Corresponden al segundo grado de embriaguez.
- Resultados mayores o iguales a 150 mg de etanol /100 ml de sangre total, corresponden al tercer grado de embriaguez.

6. DECRETO DE DELITO DE CONDUCCION EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ O SUSTANCIAS PSICOACTIVAS.

Según el proyecto ley No. 48/08 de senado del 2008 y aprobado en comisión en junio 02 del 2009²⁵

“Por medio de la cual se introduce en la Ley 599 de 2000, el delito de Conducción en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias psicoactivas y se dictan otras disposiciones” y donde se decreta que:

25 Seguimiento legislativo en material penal 2008-2009. Rodrigo Lara Restrepo senador de la republica. H Simón Gaviria Muñoz. Representante a la cámara.

“Artículo 134-A. Conducción en estado de embriaguez o bajo el influjo de sustancias psicoactivas. El que condujere un vehículo automotor o motocicleta bajo la influencia de sustancias psicoactivas que produzcan una disminución de sus capacidades físicas o psíquicas, y/o en estado de embriaguez a partir del segundo grado, incurrirá, siempre que la conducta no se subsuma en un delito sancionado con pena mayor, en prisión de seis (6) meses a dos (2) años y privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas de uno (1) a seis (6) años.

“Artículo 134-B. Oposición a la comprobación del estado de embriaguez o al influjo de sustancias psicoactivas. El conductor que con sujeción a las formalidades previstas en la ley, sea requerido por la autoridad competente y se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación del estado de embriaguez o de la influencia de sustancias psicoactivas, incurrirá en pena de prisión de tres (3) a ocho (8) meses y privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas de uno (1) a seis (6) años”.

²⁶**Ley 1326 de 15 de julio de 2009.** La cual decreta en el **Artículo 110**, las circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo.

Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o droga o sustancia que produzca

26 Documento rescatado en agosto de 2009 en
<http://www.presidencia.gov.co/leyes/2009/julio/ley132615072009.pdf>

dependencia física o psíquica y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

7. Decreto del ministerio de comunicaciones en el cual se definen los siguientes artículos para la prestación del servicio de dispositivo móvil.

DECRETO NÚMERO 990 DE 1998 (Junio 1º)²⁷

CAPÍTULO I. Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

Artículo. 1º—Objeto. El presente decreto tiene por objeto reglamentar las relaciones entre los usuarios del servicio de telefonía móvil celular y los operadores del servicio.

Artículo. 2º—Ámbito de aplicación. El presente decreto se aplica al servicio de telefonía móvil celular.

Artículo. 3º—Definiciones. Para los efectos del presente decreto se adoptan las siguientes definiciones:

Servicio de telefonía móvil celular. Es un servicio público de telecomunicaciones, no domiciliario, de ámbito y cubrimiento nacional, que proporciona en sí mismo capacidad completa para la comunicación telefónica entre usuarios móviles y, a través de la interconexión con la red telefónica pública conmutada, RTPC, entre aquellos, y usuarios fijos, haciendo uso de

²⁷ Ministerio de comunicaciones. DECRETO NÚMERO 990 DE 1998 (Junio 1º).

una red de telefonía móvil celular, en la que la parte del espectro radioeléctrico asignado constituye su elemento principal.

DECRETO NUMERO 0741 DE 1993(abril 20)

Por el cual se reglamenta la telefonía móvil celular

CAPITULO I AMBITO DE APLICACION Y DEFINICIONES.

Artículo 2° DEFINICION DEL SERVICIO DE TELEFONIA MOVIL CELULAR.

La telefonía móvil celular es un servicio público de telecomunicaciones, no domiciliario, de ámbito y cubrimiento nacional, que proporciona en sí mismo capacidad completa para la comunicación telefónica entre usuarios de la Red de Telefonía Móvil Celular y, a través de la interconexión con la Red Telefónica Pública Conmutada (RTPC), entre aquellos, y usuarios de la Red Telefónica Pública Conmutada, haciendo uso de una Red de telefonía móvil celular, en la que la parte del espectro radioeléctrico asignado constituye su elemento principal.

Artículo 4° EL SERVICIO DE TELEFONIA MOVIL CELULAR ES TECNICAMENTE UN SERVICIO BASICO. El servicio de telefonía móvil celular, es técnicamente un servicio básico de telecomunicaciones, que proporciona en sí mismo capacidad completa, incluidas las funciones del equipo terminal, para la comunicación entre usuarios de la red de telefonía móvil celular y, a través de la interconexión con la Red Telefónica Pública Conmutada (RTPC), entre aquellos, y los usuarios de ésta, según las reglas establecidas en el Capítulo V de este reglamento. Para efectos del presente Decreto, es usuario móvil el que se sirve de una red de telefonía móvil celular.

Artículo 76. PLAN DE SEÑALIZACION. Las redes de telecomunicaciones funcionan mediante el uso de señales que permiten realizar todas las funciones de red. El plan de señalización consiste en establecer una serie de características y normas que permitan llevar a cabo todas las funciones de cada red, la interconexión entre ellas, entre redes de operadores y de los abonados a ellas.

10. CARACTERIZACIÓN DEL ACTOR VIAL.

Ante un accidente de tránsito, la primera pregunta se orienta a cuáles pudieron ser las posibles causas, y estas son innumerables si se tiene en cuenta que intervienen en su ocurrencia factores de tipo humano y/o vehicular; no obstante las investigaciones señalan que hasta, el 90% de los accidentes son el resultado de acciones o del comportamiento humano (la razón, las emociones, las normas, etc.), representado en factores de orden psicológico, social o cultural²⁸.

10.1 IDENTIFICACIÓN DE ASPECTOS SOCIOLÓGICOS Y PSICOLÓGICOS.

En la actualidad asistimos a una creciente demanda de consumo de alcohol en nuestra sociedad, siendo ésta realidad una de las problemáticas sociales más comunes, por lo general quienes comienzan a beber alcohol lo hacen por fines puramente sociales, donde el inicio a esta práctica hace referencia a la vulnerabilidad a la que están expuestos los jóvenes a las bebidas alcohólicas siendo cada vez más alta, a pesar de las leyes y normas impuestas para la prohibición para la venta a menores. La edad de inicio del consumo en el alcohol según el segundo estudio nacional de salud mental y sustancias psicoactivas²⁹ es a partir de los doce años, sin presentar diferencia alguna por sexo, de cada diez personas cerca de nueve son consumidoras, y es en la población universitaria donde hay mayor prevalencia de consumo de bebidas alcohólicas, con un porcentaje del 89.7%

28 Instituto Nacional de Medicina Legal, Muertes y lesiones por accidente de tránsito. Colombia 2008

29 Informe situación de salud en Colombia indicadores básicos 2007, Ministerio de Protección Social.

y se presenta mas consumo entre edades de los 15 a los 24 años, con una frecuencia de 3 a 6 días de la semana.

Por otra parte, sin dejar de lado lo anterior, es pertinente mencionar que los efectos del consumo de alcohol en la adolescencia son diferentes a los que se producen en los adultos.³⁰ La evidencia científica ha demostrado que la adolescencia es una etapa muy vulnerable a las adicciones. Los efectos nocivos de cualquier sustancia tóxica son más perjudiciales en un organismo que está en pleno proceso de desarrollo. Cuanto antes se empieza a consumir alcohol, más pronto aparecen los efectos tóxicos de esta sustancia y además aumenta la probabilidad de dependencia y es esta dependencia al alcohol la que proporciona a los jóvenes una serie de efectos o consecuencias positivas los cuales interpretan como un beneficio, dichos efectos se convierten en motivos de consumo, y son estos efectos motivos de ese consumo, los que se pueden interpretar como la consecuencia de la interacción de factores sociales, políticos y familiares, los cuales se pueden categorizar en :

- Influencia de los medios de comunicación (principalmente Internet)

El uso de los medios masivos de comunicación es determinante para la adquisición de diferentes productos nocivos para la salud, relacionando los productos con personajes televisivos, los cuales inducen el consumo de alcohol o enaltecen sus efectos personales y/o sociales.

Estos actúan en general, con planteamientos característicos, cargados de imprecisiones y sensacionalismos.

30 Los jóvenes son más vulnerables al alcohol, Diana Marcela Carvajal, Psicóloga Fármaco dependencia. Universidad Pontificia Javeriana 2008

- Presión social, caracterizada por influencia de pares para beber.

Ambientes hostiles y de riesgo como lugares de consumo (bares, fiestas, rumbas privadas "ollas"), lugares en los cuales asisten para sentirse bien, para descasar y olvidar el estrés y así estar más a gusto en reuniones, para ser parte de grupos sociales, existe además un verdadero "bombardeo" de la publicidad dirigida hacia los estudiantes universitarios apetecible para el mercado; como un ejemplo, las publicidades de cerveza destinadas a jóvenes y el "encuentro" entre ellos si se la consume juntos.

- Factores psicológicos y sociológicos.

Depresión, conflictos con las figuras de autoridad, problemas familiares o relacionales, impulsividad, falta de autocontrol. Estos son algunos de los Patrones de comportamiento obsesivo compulsivo que se presentan en los jóvenes en formación, conductas dominadas por la impulsividad y falta de autocontrol. También se puede representar como el ritual de iniciación como forma simbólica el paso de la niñez al "mundo adulto" (adolescencia)³¹

Después de presentarse dicho acercamiento a estos factores, éstos como regla general no asocian el consumo de alcohol con los problemas que de él pueden derivarse como: pérdida de conciencia en cuanto a su

31 "El alcoholismo y el abuso de Sustancias en poblaciones especiales" Ed. Lawson & Lawson, 1989, pág. 13-31. referencia

comportamiento, accidentes automovilísticos, siendo la ingesta de bebidas alcohólicas en los adolescentes, la que se hace de forma inconsciente, es la que lleva a los riesgos anteriormente mencionados, ya que los adolescentes se entregan al descontrol desde una confianza exagerada. Permitiendo ser un factor de integración social en escenarios masivos, que por su fácil acceso y su poderosa propaganda expuesta en los medios, se ha convertido en un elemento referencial de fiestas y eventos acarreado una problemática social por el exceso de este.

10.2 IDENTIFICACIÓN DE ASPECTOS SOCIALES Y DE REPRESENTATIVIDAD.

Ahora bien, la conducción en estado de embriaguez representa, en Colombia la segunda causa de muerte, identificando a los jóvenes como los que inducen y sufren accidentes de este tipo; en el caso de la ciudad de Pereira se da en un 20.8% ³² siendo una de las problemáticas relevantes en cuanto acatamiento de normas de tránsito, sumándole a esto, los jóvenes han optado por movilizarse en vehículos que facilitan la accidentalidad como son las motocicletas, pues a éstas se tiene fácil acceso ayudando así al incremento del parque automotor en vehículos de este tipo³³, convirtiéndose a su vez en un problema más que de movilidad, de salud pública, ya que la mayoría de los universitarios que son los más expuestos a esta problemática, se caracterizan por movilizarse en este tipo de vehículos. Según el fondo de prevención vial el 42% de los casos de muerte en años anteriores, se determinó que estaba vinculada con algún motociclista joven, ésta es una de las consecuencias de beber frecuentemente, en altas dosis como preámbulo

32 Línea, estratégica, Pereira segura y tranquila, diagnóstico, año 2008.

33 Informe de gestión diciembre 2008, Instituto Municipal de Tránsito de Pereira

para luego convertirse en un Actor Vial, siendo esta situación alarmante y al mismo tiempo los estragos del alcohol pueden ser graves y muchos de ellos irreversibles. El alcoholismo es una enfermedad crónica, progresiva y a menudo mortal; es un trastorno primario y no un síntoma de otras enfermedades o problemas emocionales³⁴ y es La adolescencia un momento particularmente vulnerable en la vida de una persona, por ser un momento de "transición" donde la figura de los padres como educadores principales y la búsqueda o el encuentro de otras nuevas personas, deseos y sensaciones, se convierten en factores principales para la ingesta de alcohol, a todo esto también se suma el enfrentamiento con un mundo que cada vez se les va haciendo más complejo.

En el momento en que un joven universitario ingiere alcohol aunque sea en un mínimo grado y luego deposita su estado en un vehículo como la motocicleta, se encuentra expuesto a cualquier tipo de percance en la vía, la cantidad de alcohol no sería quizá lo más importante pero sí lo es el comportamiento y la sensación que este provoca en el estado de la persona, es decir, es el estado de intoxicación con el alcohol (etanol) a un grado suficiente como para deteriorar las funciones físicas y mentales, que provocan una alteración de los estados de conciencia que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.³⁵

34 "El alcoholismo y el abuso de Sustancias en poblaciones especiales" Ed. Lawson & Lawson, 1989, pág. 13-31. referencia

35 Informe de Movilidad 2008, Instituto Municipal de Transito Pereira

La embriaguez se divide en varios periodos y grados de consumo:

Periodo inicial: Sensación de euforia, optimismo y facilidad para todo, locuacidad, irritabilidad, frases inconsideradas, pequeña excitación intelectual, pérdida del dominio corporal.

Primer grado:

- **0.40 A 0.99 Miligramos/litro**

Periodo intermedio: Palabras incoherentes, disartria, disminución de la crítica, perturbaciones motrices (titubeos y torpeza), incoordinación motora, trastorno del humor acusado, exaltación (normalmente cantan) disminución de la sensibilidad general y sensorial, gran sensibilidad al frío.

Segundo grado:

- **1.00 A 1.49 Miligramos/litro**

Periodo final: El individuo se cae, vomita, tiene una respiración estertorosa, el aliento le huele a acetona, disminución de los reflejos, incontinencia de los esfínteres, anestesia generalizada (sueño comatoso) incluso puede haber crisis compulsivas.

Tercer grado:

- **1.50 Miligramos/litro EN ADELANTE**

EFFECTOS NOCIVOS DEL ALCOHOL EN LOS CONDUCTORES

Se pueden presentar:

- **ALTERACIONES VISUALES.**
- La persona cree que los otros carros están más lejos, no ve el semáforo, el poste o el peatón; no calcula bien las distancias, ni la

relación tiempo velocidad; no enfoca bien y su visión periférica disminuye.

- **INCORDINACION MOTORA:**

- La persona se demora en frenar, sus reflejos son más lentos y su capacidad de respuesta a cualquier movimiento exige más tiempo.

- **DETERIORO DE LA AUDICION**

- Su capacidad auditiva disminuye, no escucha el pito, ni el motor de los otros vehículos.³⁶

10.3 EL ACTOR VIAL.

El Actor Vial que nos compete en este proyecto, es el joven motociclista que se ubica en un ambiente universitario y promedia una edad entre los 16 y 26 años, el cual se encuentra en una etapa de desarrollo psico-social y donde su vida se desarrolla en medio de un ambiente socializador, es decir, da comienzo a realizar nuevas amistades y realiza de manera optima la conformación de grupos, Es en esta etapa (la adolescencia) es donde el joven comienza a conformar su sentido de la vida, y en este período en específico, la actividad científica - profesional adquiere un lugar privilegiado dentro de la misma, orientando su conducta en función de la profesión que elija. Es un sujeto que al mismo tiempo que estudia, desarrolla habilidad de progreso en lo que respecta a lo laboral, cumple con horarios en diferentes espacios y como se puede observar, la juventud resulta ser una etapa muy prolongada en el tiempo y, además, en ella se suceden un buen número de acontecimientos vitales de muy diverso signo que hacen muy diferentes las condiciones de vida de un joven que se encuentra en este rango de edad. Por esta razón, es un sujeto que encuentra fácilmente tiempos de diversión y

36 Informe de Movilidad 2008, Instituto Municipal de Transito Pereira.

que realiza actividades extra clase, ya que la destinación de tiempo para el ocio, es una de sus señas de identidad, los jóvenes son los protagonistas privilegiados del tiempo libre.

11. CARACTERIZACION DEL EDUCADOR VIAL DE (IMTP).

Un Educador Vial es el encargado de ejercer todas las actividades educativas en torno al tema de prevención vial del IMTP, formados en una propuesta pedagogía que tiene como objetivo generar procesos formativos en cuanto al tema de prevención vial. Dichos Educadores Viales son bachilleres en un rango de promedio de edad entre los 20 y 55 años.

El Educador Vial aunque ha desarrollado su proceso de formación como guarda, no puede ejercer cualquier acción de comparendo a ningún Actor Vial ya que su enfoque institucional es solo educativo, por ende un Educador Vial debe manejar unas competencias comunicativas fuertes, que le permitan generar procesos comunicativos y educativos que fortalezcan las diferentes actividades y/o campañas en las que se vea involucrado, teniendo en cuenta todas las características de la población en la que está inmerso como educador, como ciudadano y como representante de una institución cuyo objetivo es la prevención vial.

El Educador Vial está presente dentro de los diferentes programas que se desarrollan a nivel escolar: en los centros de integración, en los centros especiales o en centros ocupacionales o bien a nivel extraescolar, a través de asociaciones de ocio y tiempo libre, asociaciones de voluntarios, o entidades que dediquen su trabajo a la atención de personas con algún tipo de discapacidad.

El Educador Vial debe basarse en aspectos comunicativos tan importantes como son:

El conocimiento:

El conocimiento del Educador Vial, debe estar conformado no solo por todas las variantes de la problemática si no que también debe contener un conjunto de experiencias provenientes de situaciones vividas ya sea de forma directa o indirecta alrededor de la problemática. Esto ayudará a que el Educador Vial en calidad de sujeto con bases pedagógicas y comunicativas, busque ejercer un mayor control sobre el presente del Actor Vial más que sobre su pasado, y sin embargo, mientras más enterado esté de los antecedentes, experiencias y/o entorno de los Actores Viales, mejor capacitado estará para comunicarse en forma efectiva y sin mencionar que debe estar de igual manera capacitado en el manejo de la nuevas tecnologías de la información y la comunicación.

La percepción:

Desde este punto el Educador Vial debe estar atento a la forma y el cómo percibir un suceso actitudinario en el Actor Vial, dicha percepción depende en gran medida de las experiencias vividas por el mismo, por ello, el hecho de que el educador hable y destaque un punto en particular en el momento en que trate la problemática, no significa necesariamente que el sujeto lo reciba y lo comprenda; para comprobarlo es necesaria la retroalimentación entre el Educador Vial y el sujeto.

La conciencia de posición:

Cuando los sujetos establecen comunicación y una de ellas piensa que tiene derecho a una consideración especial, no estando la otra de acuerdo, el proceso de comunicación se ve seriamente afectado.

Los rasgos de personalidad: El Educador Vial deben estar lo más enterados posible de la personalidad y el entorno en el que se encuentra el Actor Vial, con el fin de que los éstos logren una comunicación efectiva entre ellos y

así poder entablar un comunicativo que permita una real interacción entre las partes.

Dichos elementos comunicativos deben hacer parte de la enseñanza y la pedagogía aplicada por parte de estos funcionarios, la cual se debe convertir en el desafío de mejorar las posibilidades de intercambio que debe poseer el IMTP, puesto que la comunicación implica diálogo e interacción. En ese sentido, las nuevas tecnologías de la información y la comunicación pueden servir como mecanismos de comunicación, mejorando la prevención, potenciando lo interactivo y multidireccional. *Una sociedad informada no es de por sí una sociedad comunicada. Esta última aspira a ser dialógica, horizontal y participativa, aprovechando que los nuevos medios establecen un nuevo modelo de comunicación que dista del característico de la cultura de masas, dirigido a grandes públicos extensos y dispersos, con un sistema de medios centralizado.*³⁷ Aquí es donde el IMTP debe trabajar con responsabilidad y utilizando estas estrategias comunicativas, por la difusión de la cultura vial, el establecimiento del compromiso social y la generación de procesos de aprendizaje continuos para los funcionarios, comprometiéndolos a garantizar un excelente servicio para toda ciudadanía.

Es por esta necesidad, que los Licenciados en Comunicación e Informática Educativas intervienen en el diseño de una estrategia comunicativa, a partir de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación las cuales ofrecen un variado espectro de herramientas que pueden ayudar a educar a la sociedad actual en aspectos tan importantes como la cultura vial y la cultura ciudadana dentro de un entorno de conocimiento propicio, interactivos y centrados desde una problemática social, hacia los Actores Viales como lo es la accidentalidad a causa de la embriaguez .

37 PÉREZ TORNERO, J.M. Comunicación y educación en la sociedad de la información: nuevos lenguajes y conciencia crítica/ Comp. De. (2000)

Es así entonces, que el licenciado como agente de formación profesional en el campo de la comunicación educativa, colaboraría en la labor de brindar herramientas pedagógicas desde lo comunicativo; apoyado desde lo visual y lo tecnológico, con el propósito de apoyar procesos de transformación de cultura ciudadana, diseñando estrategias viables para intervenir los mismos, haciendo una unión entre las nuevas tecnologías de la comunicación y de la información, con las labores y los objetivos de los Educadores Viales y el IMTP, planteándose así un diseño estructurado de implementación y mediatización de ésta estrategia, donde se desarrollen metodologías para una buena comunicación desde los Educadores Viales hacia los Actores Viales, teniendo en cuenta bases necesarias como lo son: los entornos ambientales, culturales, socioeconómicos, metodologías de desarrollo, pero sobre todo en consolidación de herramientas que permitan acercar la educación vial a la comunidad, fortaleciendo los lazos de ciudadanía.

12. DISEÑO METODOLÓGICO.

El presente diseño metodológico de esta propuesta, parte de una intervención realizada a partir de la practica social desarrollada por el Licenciado en Comunicación e Informática Educativas de la Universidad Tecnológica de Pereira al proceso educativo del IMTP.

Es así como dicho licenciado entra de manera directa a apoyar el subproceso educativo de dicho instituto, con el fin de fortalecer los procesos preventivos y los lazos comunicativos entre el IMTP y el Actor Vial; iniciamos en primer lugar con un diagnostico preliminar, basado en un análisis directo a los mecanismos y herramientas utilizadas en todas las propuestas educativas que se habían realizado en dicho proceso durante años anteriores, además de un acompañamiento a las actividades programadas, con el fin de identificar las rutas o pasos usados por el IMTP y en Educador Vial en materia de Prevención Vial en el municipio de Pereira.

Dicho diagnostico permitió identificar algunos elementos claves que habían sido funcionales en la forma de operar del subproceso educativo, el uso de campañas en convenios con el Ministerio de Transporte, el Fondo de Prevención Vial y otros, además del uso de medios comunicativos tanto impresos como digitales, siendo estos mecanismos de acción directa del proceso preventivo del IMTP.

En segundo lugar, con los resultados alcanzados en dicho diagnostico, se elaboró un árbol de Problemas (*ver anexo1*) que permitía caracterizar e identificar las posibles dificultades presentadas por el IMTP; siendo el problema comunicativo una de sus debilidades, al querer llevar el mensaje de la misma manera a poblaciones diversas (Actores Viales).

Esta problemática presentaba un interés común por parte del IMTP y a la vez se convertía en un reto para nosotros como licenciados en comunicación, ya que involucrarse con una institución como esta, que ha utilizado infinidad de métodos para propender por la movilidad del Actor Vial, es al mismo tiempo tratar de comprender todas las problemáticas viales que se presentan en la ciudad y reconocer que el Instituto Municipal de Transito de Pereira es una entidad que necesita un especial apoyo por parte de otras entidades.

Ahora bien, en este proceso de intervención y estudio de la entidad, nos encontramos que el IMTP es una institución competitiva a nivel nacional en servicios de tránsito, y está conformado por funcionarios competentes (Administrativos, Guardas y Educadores Viales), pero que al mismo tiempo éstos últimos reconocen tener inconvenientes de cómo interactuar de forma propicia sin caer en aspectos tradicionales en lo que respecta a campañas y metodologías educativas. Es aquí donde los licenciados en comunicación escucharon la petición de colaboración y apoyo, procediendo a pensar en una metodología que diera a la entidad la facilidad de llegar al Actor Vial no solo con responsabilidad social, si no con innovación.

12.1 ESTUDIOS DE POBLACIÓN.

Los Licenciados en Comunicación e Informática Educativas, abordaron cada población en la que intervenía el IMTP, pero con mayor énfasis en los conductores de motocicleta, ya que son estos los que según las cifras de la entidad, suman el mayor número de accidentalidad a causa de la problemática de la embriaguez, convirtiéndose así en nuestro objeto de estudio principal, haciendo las adecuadas investigaciones para determinar

las diferentes situaciones en la que se ven involucrados en dicha problemática.

En este punto se realizaron acompañamientos a los funcionarios para observar cómo era la aplicación de las diferentes metodologías que estos tienen para interactuar con el sujeto, del mismo modo se hizo una revisión en cuanto el tiempo que le dedican a la aplicación de campañas publicitarias y de sensibilización y en cuanto a aplicación de metodologías pedagógicas que contribuyan a la cultura ciudadana.

12.2 ESTUDIO DE CAMPAÑAS Y HERRAMIENTAS.

Se llevaron a cabo investigaciones de las diferentes campañas que se han realizado por parte del instituto durante los últimos 6 años y el impacto que generaron las mismas según las cifras de accidentalidad de cada año y a cada estructuración de directivos, dejándonos como resultado una inminente preocupación, en lo que respecta a innovación, instrumentos que utilizan y metodologías sobre “el como llegar” al Actor Vial.

El IMTP es una entidad que carece de estrategias innovadoras en lo que respecta a las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, y aunque es una entidad que a diario busca fortalecer lazos comunicativos entre Actores Viales y el instituto, se ve con falencias en este aspecto a causa de que se está en una era comunicativa meramente audiovisual y por ende el Actor Vial, se encuentra con características de recepción diferentes a la de años anteriores. Es aquí donde el licenciado entrará a diseñar unas herramientas que le permitan a dicha entidad generar lazos comunicativos de forma positiva entre el Actor Vial y el IMTP.

12.3 SEGUIMIENTO A LOS EDUCADORES VIALES Y ENTREVISTAS CON FUNCIONARIOS.

Durante el proceso en el que el licenciado en comunicación se presenta ante la institución (IMTP), da como primer paso el reconocimiento de las personas que interactúan a diario con los diferentes asuntos viales, a estos se les denomina Educadores Viales, (dependiendo de la campaña o labor a realizar) y también desempeñan el papel de agentes de autoridad en la vía (Agentes de Transito). A estos se les hace las observaciones correspondientes a las campañas especialmente dirigidas contra la accidentalidad a causa de la embriaguez; detallando sus actividades y la forma en la que tratan de interactuar con el actor vial para llegar a una buena comunicación.

Posterior a esto, el licenciado en comunicación se remite a tomar la palabra de otro tipo de funcionarios, en este caso directivos, quienes manifiestan grandes preocupaciones y falencias en su entidad, y es así, como por medio del dialogo y puntos en común se llega a la decisión de pensar en un diseño de herramientas comunicativas que logren la misión y el objetivo preventivo del IMTP hacia los Actores sociales del municipio.

12.4 CUESTIONARIO POBLACION OBJETO DE ESTUDIO (MOTOCICLISTAS).

En este punto ya se tiene definida la característica de la población (motociclista), en la cual se realiza un cuestionario para comprobar y corroborar las situaciones que le llevaban al licenciado en comunicación y al IMTP, pensar en otras características y cual podría ser la población vulnerable a esta problemática social, llevándonos a realizarla en la instalaciones de la Universidad Tecnológica de Pereira, ya que según

estudios e investigaciones pudimos determinar de que allí se encontraba nuestro Actor Vial y así poder identificar las circunstancias en las que se ven envueltos al momento de conducir en estado de embriaguez y caracterizarlo estando en su ambiente formativo.

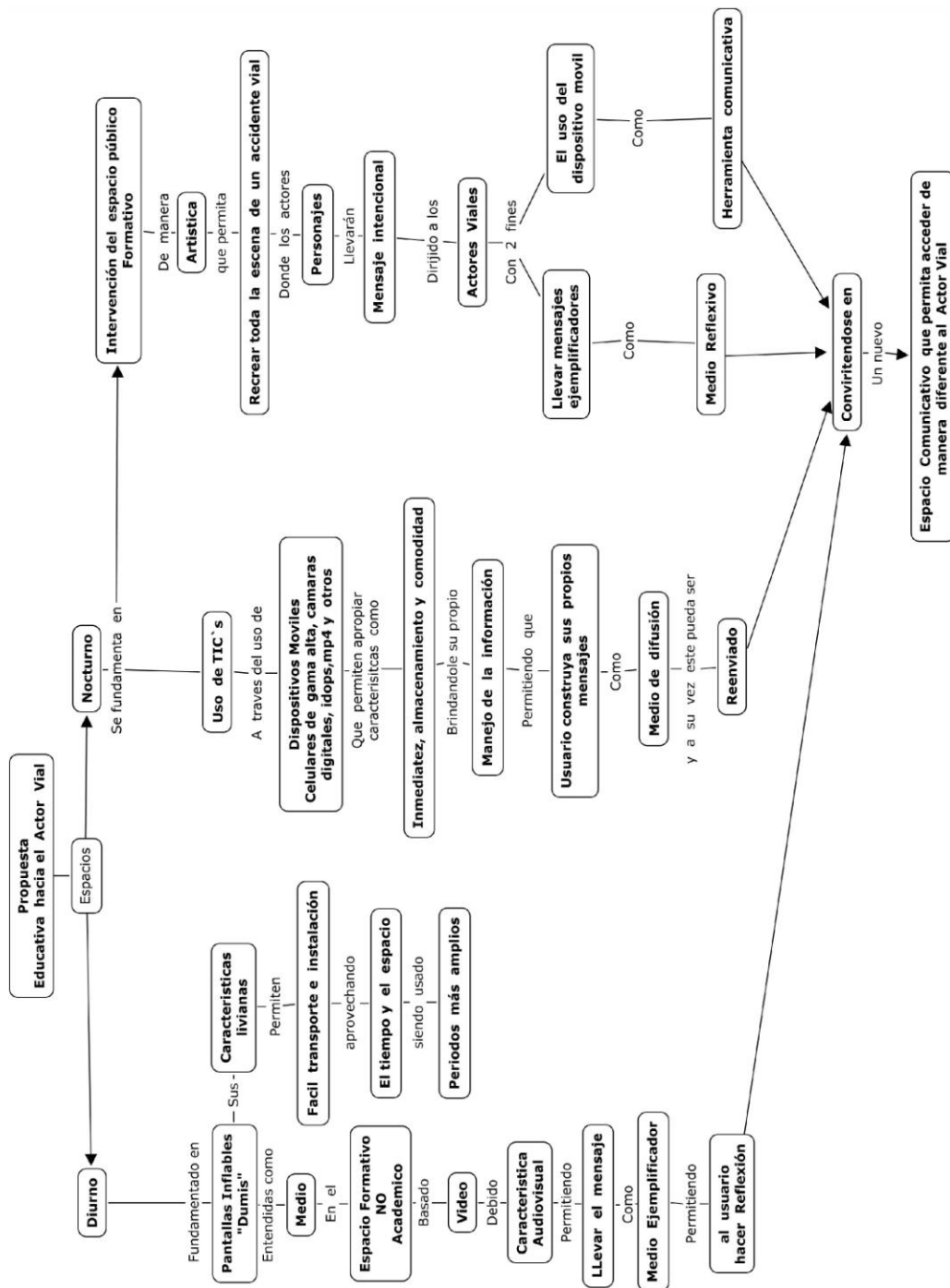
13. PROPUESTA DISEÑO METODOLOGÍA COMUNICATIVA CON BASE EN HERRAMIENTAS AUDIOVISUALES.

La presente propuesta parte de la necesidad de desarrollar herramientas audiovisuales, que permitan poner en juego de manera diferente los mensajes de prevención desarrollados por el IMTP enfocados hacia los Actores Viales del municipio de Pereira, además del uso y apropiación de las TIC's como herramientas que fortalecen los procesos de formación ciudadana y que se apoyan en video y en el uso de los dispositivos móviles como herramientas comunicativas que permiten la aplicación de dichas tecnologías en el ámbito formativo, todo esto debido a sus características multimedia, que permite ser usado en diversos espacios de una manera más rápida y dinámica, haciendo perdurable el mensaje en cuanto el acceso y reutilización, entrando a fortalecer la comunicación entre los sujetos.

Si bien encontramos que nuestro Actor Vial se encuentra presente en dos escenarios, que pese a ser muy distintos guardan similitudes, o son complementarios en cuanto a las características del tiempo, representados en el día y la noche, se reconocen entonces una serie de características que permiten generar diferencias y similitudes en estos dos escenarios.

Teniendo en cuenta que el Actor Vial se involucra y actúa de diversas maneras en estos dos escenarios (día y noche), donde la apropiación de un rol, permite abrir un camino diferente hacia la participación directa o indirecta en las acciones sociales, se plantea como resultado, nuevas propuestas tanto grupales como individuales, que permiten poner en juego las experiencias como un medio formativo.

Para eso se propone diseñar un proyecto pedagógico mediatizado fundamentado en dos propuestas que permitan fortalecer la comunicación entre el IMTP y el Actor Vial apropiando las TIC's de la siguiente manera:



13.1 EL ACTOR VIAL DE DIA. (HERRAMIENTAS AUDIOVISUALES)

Nuestro Actor Vial tiene unas características que lo distinguen en el ámbito diurno, que son las que lo definen como un sujeto que se siente obligado a comportarse conforme a las reglas sociales. En este caso el motociclista joven de 16 a 26 años, universitario y que tiene algunas responsabilidades y deberes como ciudadano, que tiene el compromiso de cumplir con normas pre-establecidas.

Este joven en el ámbito diurno realiza actividades no solo estudiantiles si no también de otra índole. En su tiempo libre, realiza actividades diversas que tienen como fin, llenar ese espacio de tiempo entre sus obligaciones. No sólo habita como un ciudadano practicante de las normas si no que, el ámbito diurno, lo hace ver un sujeto que tiene conductas objetivas. Es aquí donde nos remitimos a Gilbert Durand³⁸. Éste autor *le da al aspecto diurno una carga simbólica, atribuyéndole aspectos realmente positivos y que en cierto modo, éste deja ver la realidad y por ende la construcción y realización de aspectos auténticos*. En este sentido, nuestro Actor Vial, es un sujeto que en el día sus actitudes se ven enmarcadas por lo correcto y por lo indulgente como un medio ejemplificante y de igual forma por las características que le atribuye este ámbito.

Ahora bien, Este actor vial tiene también una característica importante en cuanto a su papel como joven (adolescente) en horarios diurnos. Aunque estos realizan diversos tipos de actividades de ocio en función, sobre todo, del momento del día o del día de la semana en que las pongan en práctica, generalmente, se divierten durante la semana de forma distinta que en el fin

38 DURAND, Gilbert. Las estructuras antropológicas de lo imaginario. Taurus: Madrid, 1981
Pág. 171

de semana, y desarrollan actividades diferentes durante el día que por la noche. Estas actividades están enmarcadas en salir con amigos, escuchar música, ver la televisión, oír la radio, ir a otros sitios de encuentro, el cine, proyectos laborales, entre otras.

En este punto de lo diurno se hace conveniente resaltar la importancia y la influencia que los medios de comunicación ejercen sobre las actividades juveniles. Como menciona “ANA MÉNDEZ” hay que tener en cuenta que existen unos usuarios privilegiados de los medios de comunicación, éstos son los jóvenes, influidos por los mismos; siendo muy vulnerables a los mensajes que reciben de ellos donde su estilo de vida puede ver modificado, siendo esta población adolescente la más permeable ante el avance de los medios masivos de comunicación y la tecnología, donde impera el consumismo y la saturación de la imagen.

En general, las nuevas tecnologías de la información y la comunicación son las encargadas de transmitir, a través de la publicidad y sus poderosas estrategias comerciales, unos estilos de vida determinados que se convierten en modelos para aquéllos que consumen y que a su vez los jóvenes tratan de imitar, conscientemente o no, a través de los medios, también los modelos de comportamiento son objeto de su atención y tratan de convertirlos en propios. Sucede del mismo modo con las actividades y estilos de vida difundidos desde los mismos.

13.2 EL VIDEO COMO HERRAMIENTA DE SENSIBILIZACIÓN “Diurno”.

Reconocer las herramientas audiovisuales, en este caso el video, como un medio de comunicación con unos elementos simbólicos determinados, que permiten la creación de mensajes por y para el usuario, cuya concepción técnica es la imagen electrónica configurada a partir de una serie de

instrumentos tecnológicos, que poseen una versatilidad de usos mayoritariamente controlados por el usuario y donde las sensaciones y afectos se ponen en juego, es también decir que éste, como estrategia comunicativa, compuesto por una serie de elementos internos (instrumentales, sintácticos, semánticos y pragmáticos) influye en la concientización y en el valor de las personas, dentro de un contexto expuesto a una problemática social como es la accidentalidad a causa de la embriaguez en el sujeto (Actor Vial).

Su concreción y aplicación, genera en la conciencia del individuo “ser un espectador”, conducido en una vía de sensaciones a causa de un impacto audiovisual, donde la imagen en movimiento combinado con el texto escrito y el audio, le brindará a éste la posibilidad de que pueda potenciarse a una aproximación de la realidad.

En este sentido, para este proyecto, se diseña una estrategia donde a partir de lo anterior, se retoma la pantalla siendo ésta un medio familiar para el Actor Vial, por sus características y similitudes en cuanto a un medio tradicional como es la televisión. Dicha pantalla en su lenguaje cotidiano llamadas “Dumis”, (Pantallas inflables) será la herramienta donde se proyectará una serie de videos que contengan no solo el mensaje visual, que por defecto debe ser realmente impactante y que en lo posible el sujeto se identifique en el, si no que también haya mensajes escritos que intervengan en la mente del individuo (Actor Vial) de manera tal, que lo sensibilice hacia la posible realidad en la que podría estar involucrado, en este caso, sería proyectar relatos de experiencias sobre un accidente vial a causa de la embriaguez, con el objetivo de que el mensaje logre llegar de manera importante a nuestro Actor Vial de una forma abierta sin importar alguna discapacidad auditiva u oral, es decir, éstos contenidos vayan dirigidos a toda la población de motociclistas universitarios sin ninguna limitante.

De igual forma, el contenido de estos videos se presenta con el objetivo de que el sujeto aproveche el mensaje para producir reflexión como un mecanismo de aprendizaje desde y para la prevención.

Es así, como estos vídeos tendrán dos componentes:

Educativo; en la medida en que sea ajustado, seleccionado e integrado por un funcionario del IMTP (Educador Vial) en un contexto pedagógico sin estar en un ambiente académico si no formativo³⁹ y a la vez, aceptado por el sujeto como medio para apoyar la adquisición de aprendizajes. Aquí es donde entra el educador vial a hacer su papel activo como sujeto autónomo y reflexivo en donde pueda abordar una sola problemática, con herramientas propicias para la misma.

Preventivo; en la medida en que se aborde al sujeto en el momento en que su conciencia este bajo una excelente conducta (sobrio) y disposición (antes de ingerir alcohol) no solo para que tenga el mejor impacto, sino también para que se logre dar el mejor proceso comunicacional necesario que conduzca al sujeto a la reflexión de su comportamiento como ciudadano.

En definitiva, lo que realmente va a determinar la utilización de estas herramientas audiovisuales de manera eficiente, es el contexto en donde se ocupe y las intenciones educativas y preventivas que el Educador Vial y el IMTP ponga en ellas para desarrollar procesos de comunicación que fortalezcan los procesos formativos entre el instituto y el Actor Vial.

39 Un Ambiente Formativo es un espacio caracterizado por la libre formación según que se utiliza a partir de intereses propios, que a diferencia de un Ambiente Académico que se limita a los intereses netamente específicos, directos dictados por el profesor según su plan de clases.

13.3 EL LUGAR DE APLICACIÓN.

Ahora bien, con respecto al contexto, la Universidad Tecnológica de Pereira se convierte en el espacio propicio para el desarrollo de tal proyecto, ya que no solo contiene espacios académicos como los (salones, auditorios o salas de sistemas) que son importantes, si no también espacios formativos como (pasillos, cafeterías y puntos de encuentro como plazoletas) donde el sujeto (Actor Vial) comparte su tiempo con otros actores y que este utiliza para desarrollarse en un aspecto integral, físico, mental y social, al mismo tiempo que interactúa con otros, no solo realizando procesos comunicativos amplios y diversos, sino también reflexivos en cuanto a que dichos espacios sirven como tertuliaderos donde se ponen a discusión temas en común, y es a partir del interés y de su formación que este ejerce un rol identitario dentro del campus universitario.

Dicho espacio universitario, se encuentra abierto a una infinidad de posibilidades, ya sea de orden académico, cultural y político, que intervienen en el carácter y personalidad del sujeto (Actor Vial), y es precisamente por esta razón que el aprovechamiento de las pantallas en dichos espacios formativos se presenta como un medio interesante para poner en común el mensaje de prevención vial del IMTP, ya que el mensaje hará su mejor papel en las conciencias de los diferentes individuos que transitan dichos espacios; estas pantallas estarán ubicadas de manera tal que nuestro Actor Vial no le incomode y a su vez sienta la necesidad de poner su atención en ellas.

Espacios como la cafetería (Galpón), escenarios ubicados entre la facultad de ambiental y la biblioteca (café al paso, media torta), cafetería- edificio bloque (L), puntos de encuentro como (Planetario, frutería o la plazoleta del bloque Y), serán los puntos indicados para intervenir debido al tránsito,

dichos escenarios serán llamados espacios formativos ya que son lugares de encuentro y transito constante donde el Actor Vial puede moverse con libertad, permitiendo aprender del otro.

Si bien es cierto que el aula de clase puede ser entendido como un espacio formativo indispensable en el orden educativo, este es de índole académico por lo cual es un espacio de formación obligatorio, donde no se generan las mismas condiciones de expresión por parte de los sujetos ya que se tiene la presión estar bajo unas normas, leyes o teorías que no permiten el error, aunque también hace parte del espacio formativo,

El uso de la pantalla en el aula, sería obligar al Actor Vial a aceptar de manera directa y arbitraria los contenidos del mensaje y esto causaría una molestia para la integridad de dicho sujeto.

Por eso el uso de la pantalla en el espacio formativo busca darse al interés del Actor Vial por saber que sucede, por incentivar la curiosidad, la critica y la reflexión a partir de la discusión como un mecanismo que permite la libre participación de y con el otro.

13.4 EL PRODUCTO.

En lo que respecta a horarios, el funcionamiento de estos dispositivos será de forma simultánea, es decir, se procura por que estén al menos de dos a tres pantallas en función en el mismo horario pero en diferentes espacios previamente descritos; el funcionamiento de estas se realizará en horas “pico” para los estudiantes, en las cuales es donde hay más congregación de personas en los puntos estratégicos; horas como: 10 AM, 12:30 AM. 2:00

PM, 4:30 PM y 6:00PM, serán horarios claves, ya sea por cambio de clase, final de clase o en su defecto horas de almuerzo o simple reunión. Dichas horas, están pensadas no solo en el tiempo de los estudiantes, si no también, en la duración del producto o mensaje audiovisual, el cual se estima que durará de 40 a 60 segundos máximo, para que logre el impacto comunicativo – sensitivo y que genere encuentro, reflexión e interlocución entre nuestros Actores Viales. Este lapso de tiempo es importante, ya que no le quita el espacio al sujeto y no agota ni desgasta al mismo.

13.5 ESTUDIO PARA LA RECOLECCIÓN DE DATOS QUE PERMITAN SOPORTAR EL USO DE PANTALLAS EN EL ESPACIO FORMATIVO DENTRO DEL CAMPUS UNIVERSITARIO.

Este trabajo de Análisis Estadístico parte de un acercamiento realizado al Actor Vial definido para este proyecto: estudiante universitario motociclista, a partir de la aplicación de una encuesta cuantitativa extensiva⁴⁰ realizable dentro del campus de la Universidad Tecnológica de Pereira, donde se buscaban unos elementos profesionales que relacionaran dicho Actor Vial con una permanencia positiva en el campo formativo dentro de los espacios formativos no académicos del campus de la universidad, justificando así propuesta de diseño de un producto audiovisual para el Actor Vial diurno enfocado en el uso de las pantallas inflables (Dumis).

Para ello se diseñó una herramienta que permita recolectar información significativa para soportar el uso de pantallas en dicho espacio.

⁴⁰ Cuestionario elaborado con dos preguntas enfocadas directamente a conocer el tiempo de permanencia en la universidad por parte de los estudiantes motociclistas, estudio realizado en ambas jornadas, mañana y tarde en estacionamientos de las instalaciones de la Universidad Tecnológica de Pereira.

Se definió, la aplicación de un Cuestionario dentro de una Investigación cuantitativa Extensiva, a partir de un muestreo por fases, con un mecanismo de recolección sistemático que permitiera seleccionar de manera aleatoria al encuestado.

El estudio se hizo promediando el semestre académico, el cual fue en la 6 semana de clases, considerado como un tiempo neutro de investigación, ya que los estudiantes no se encontraban al comienzo de sus materias, y tampoco al final de semestre en temporada crítica de parciales y trabajos.

El Tamaño Poblacional (N) se definió por fases, tomando en una primera fase 1000 motociclistas estudiantes de la Universidad Tecnológica de Pereira, ya que la universidad no tiene el registro oficial del número de estudiantes motociclistas que permanece al interior del campus.

13.5.1 EL CUESTIONARIO.

La primera pregunta (*ver anexo 2*) que se hizo al Actor Vial fue sobre tiempo de permanencia dentro del campus, en promedio de horas, buscando encontrar si se justificaba como sujeto de Investigación para la aplicación de la propuesta.

La segunda pregunta buscaba conocer cuánto de ese tiempo era invertido en la academia, las horas estrictamente de clases que tienen con sus asignaturas a las cuales solo asisten con fines exactamente académicos y de igual manera nos permitía conocer el tiempo de este Actor Vial en el Espacio Formativo el cual corresponde a las áreas internas de las instalaciones de la universidad es decir cafeterías, corredores y otros lugares donde los estudiantes después de clases comparten tiempo y espacio desarrollando otras actividades de aprovechamiento en su tiempo libre.

La confrontación de dichas preguntas permitieron identificar cual era el tiempo promedio en que el Actor Vial motociclista de la universidad se encontraba en uso del espacio formativo (fuera del aula), dando así un rango de 2 horas el cual es considerado como un tiempo prudencial para que el IMTP aproveche dichos espacios con la propuesta.

13.5.2. LA PRUEBA PILOTO.

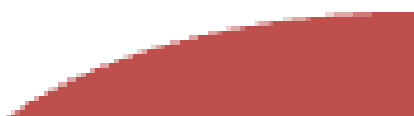
La prueba piloto se realizó en la 6 semana de clases de la universidad, en los parqueaderos Roa y medicina en un horario de 2 PM con el animo de no perjudicar al estudiante encuestado, con el fin de tener un referente para desarrollar un cuestionario apto para recolectar la información.

Los resultados fueron positivos en la medida que no se tuvo que reformular el formato de encuesta, quedando listo para la encuesta central que se desarrollaría al siguiente día.

Prueba piloto sobre el Tiempo de permanencia del ACTOR VIAL dentro del campus.

Permanece bueno tiempo en espacio formativo

No permanece bueno tiempo en espacio formativo



13.5.3 OBTENCIÓN TAMAÑO DE LA MUESTRA.

Definición Nivel de Confianza: 95% (e: 0,05)

Definición Error Aleatorio: 5% (z: 1,96)

$$n = \frac{p \times q}{\frac{E}{Z} + \frac{p \times q}{N}}$$

$$n = \frac{0.21}{\frac{0.05}{1.96} + \frac{0.21}{1000}}$$

$$n = \frac{0.21}{2.55102 + 0.00021}$$

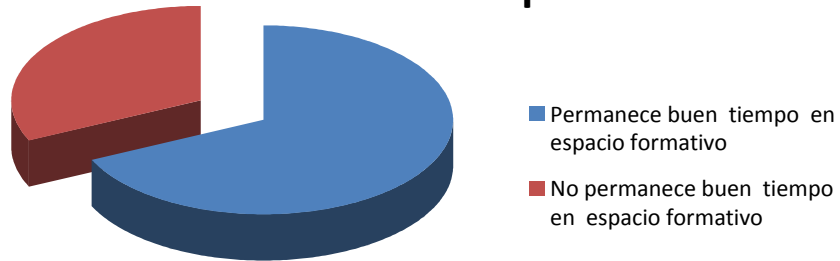
$$n = \frac{0.21}{8.60770} = 243,96$$

n = 245 aplicaciones

13.5.4. RESULTADOS.

La prueba central se llevo a cabo el día jueves de la 6 semana académica de la universidad en el horario de 2 a 5 PM, en los parqueaderos, Roa, medicina y bloque L, permitiendo así hacer un sondeo general de toda la población de la misma universidad. (ver *anexo 3*)

Tiempo de permanencia del ACTOR VIAL dentro del campus.



Es según estos resultados, podemos dar paso a diseñar una propuesta pensada para y hacia nuestro Actor Vial, asegurándonos de que los elementos a utilizar para dicha propuesta estén fundamentados según el tiempo de permanencia en el espacio formativo, la disposición en la cual se encuentra nuestro Actor Vial y los contenidos de las pantallas que justifican la proyección, según las características del Actor Vial (joven motociclista de 16 a 26 años).

Finalmente nuestro actor vial es un sujeto que dispone de tiempo en el espacio formativo y que el horario predispuesto para las pantallas conviene para el horario en que los estudiantes utilizan puntos anteriormente mencionados como lo son las zonas de encuentro, que se encuentran fuera del tiempo que invierten en su academia.

Este 68% de la población, son personas que se encuentran estudiando diferentes carreras universitarias y que durante la semana permanecen por no decir todo el tiempo un 85%. Siendo una población sutil y abierta a contenidos que se den en dichos espacios.

Las preguntas fueron pensadas de forma que la respuesta del sujeto, estuviera limitada y respondiera lo exacto según la forma en que se involucra

con el campus universitario. La primera, respondía a lo que de forma cotidiana el sujeto (Actor Vial) se halla dentro del campus en lo que respecta al tiempo sin presentar duda alguna; la segunda, nos daba como investigadores la respuesta concreta a algo verídico y real.

Este cuestionario se fundamenta en la necesidad de indagar en el número de personas a las que les puede llegar dichos contenidos audiovisuales y actividades y que tanta disposición puede haber para que se logre un buen resultado teniendo en cuenta las ambivalencias con las que nuestro actor vial se enfrenta dentro del espacio formativo, es decir, cuestiones académicas u otras actividades que se puedan presentar; los horarios en que el número de sujetos entra a hacer parte de nuestro proyecto y en que afectaría o vendría conveniente dicho factor para generar un buen resultado al momento de realizarlo.

14. PROPUESTA DISEÑO METODOLOGÍA COMUNICATIVA CON BASE EN INTERVENCIÓN ARTÍSTICA Y USO DE DISPOSITIVOS MÓVILES”.

Hoy podríamos afirmar que estamos ante una sociedad que está aprendiendo a utilizar los nuevos dispositivos comunicacionales de las TIC`s como mecanismos comunicativos de manera fácil, dinámica y rápida donde el uso y la apropiación de los dispositivos móviles (celulares, Mp4, IPods, cámaras digitales, ETC) están cumpliendo un nuevo e importante papel dentro de la comunicación en nuestras comunidades, dispositivos que en dicha medida se han convertido en acompañantes indispensables del diario vivir, dicho apoyo comunicativo ha permitido que los sujetos se conviertan en potenciales usuarios de una comunicación cada vez más directa debido al libre uso de sus aplicaciones.

Los dispositivos móviles se han convertido en una nueva herramienta comunicativa al alcance de la mano del usuario, ya que la cobertura del servicio y la masificación debido a sus costos y características de inmediatez, almacenamiento y comodidad han permitido llevar consigo todo tipo de información, afianzando dichos mecanismos en el mercado.

En Colombia pocas veces se han usado estas herramientas en el campo educativo, es allí donde esta estrategia se vuelve un medio novedoso para trabajar la prevención vial, todo gracias a la potencia que traen sus características de envío, recepción y almacenamiento, donde se hace posible el tener una respuesta de forma casi inmediata por parte de los receptores, la interactividad entre el IMTP y el Actor Vial se convierte en un punto clave, en donde la comunicación deja de ser unidireccional dando paso así a una nueva forma de comunicación en donde se empiezan a tejer relaciones más fuertes a partir del comentario, la reflexión y la

posibilidad de reenvío que permite generar opinión en cuanto a hechos reales que permiten a los usuarios participar y opinar en el momento en que reciben la información.

Podría afirmarse que la mayoría de los jóvenes que están presentes en los bares y discotecas de la ciudad de Pereira llevan consigo un dispositivo móvil que es usado para capturar y almacenar eventos atractivos o momentos importantes en el diario vivir, por medio de fotos, videos, mensajes de texto y audio, que pueden ser copiados y enviados de manera gratuita y rápida hacia otros dispositivos, utilizando puertos de conexión inalámbricos como *infrarrojos* o *Bluetooth*.

Es así como esta propuesta pretende implementar el uso de estos dispositivos como medios de captura y posterior envío del mensaje, con el objetivo de incentivar la prevención entre el Actor Vial y las redes de amigos u otros usuarios que hacen parte en espacios como la universidad o el trabajo, ampliando la onda del mensaje a otros espacios ciudadanos.

14.1 EL ACTOR VIAL DE NOCHE.

El régimen nocturno como lo describe “**GILBERT DURAND**” esta relacionado con el misterio, lo secreto, lo pesado, lo triste y esta acompañado de la oscuridad, la intimidad y lo banal, haciendo que los sujetos (Actor Vial Nocturno) se comporte de manera diferente al día, como un elemento que le permite hacer una asociación con la navegación como un medio para aprovechar los espacios nocturnos de la ciudad y la casa como un elemento que le da seguridad a los propios pensamientos.

El ejemplo del buen, laborioso y productivo joven ciudadano del día el cuál realiza sus actividades estudiantiles, laborales y otras en su tiempo libre, pasa en la noche a ser un sujeto de la acción y la vida nocturna, el cuál se vuelve un buen participante del medio ambiente urbano nocturno, que está lleno de misterio, de secretos y que por medio del licor, los olores, el sonido, las luces de neón y los efectos de las propagandas mediáticas de consumo, permiten desinhibir los pensamientos, generar nuevos intereses por esa diversidad de personalidades, todas regocijadas y unidas por el entorno de diversión y rumba que ellos mismos se encargan de recrear.

Los sitios de ocio y esparcimiento abundan en las calles de la ciudad, alrededor de universidades, espacios públicos, residenciales y privados, cada uno con características diferentes que se intensifican a medida que la noche y con ella la oscuridad y estos son invadidos por sujetos jóvenes, adolescentes y mayores que se brindan así mismos el espacio de divertirse después de un largo día de producción y estudio como lo es en este caso, con los jóvenes motociclistas universitarios (Actor Vial), los cuales después de ser personas lucrativas y forjadoras de sus propios beneficios y los de la sociedad, sujetos con conductas objetivas en el día, pasan a un ambiente nocturno donde el misterio y lo banal, convirtiéndose en un sujeto libre de experimentar en su tiempo de ocio y desocupe las características de la noche, en compañía de sus amigos de “parche”, sus temas favoritos de conversación y por supuesto de las bebidas alcohólicas que estimulan las necesidades de desinhibirse, de arrojar por unas horas los problemas personales, las dificultades que tuvieron en el día y las que de cierta forma ya poseen sin que empiece su nueva jornada productiva del día siguiente.

Ahora bien este Actor Vial que tiene una manera de comportarse y de desempeñar sus funciones en el día, este joven motociclista universitario en

edades entre 16 y 26 años es un actor responsable de su salud y su vida, el cual trata de evadir impedimentos para concluir sus actividades con éxito, pero este mismo motivo, en la noche su comportamiento es diferente a causa de las distracciones que la noche trae consigo por su mismo “rol” de diversión, el sentido de responsabilidad y precaución.

14.2 LA INTERVENCIÓN ARTÍSTICA Y EL USO DE LOS DISPOSITIVOS MOVILES. “NOCTURNO”.

Para esta propuesta se plantea hacer un trabajo de intervención y acercamiento pedagógico por parte del IMTP a espacios destinados a la rumba en el cual el Actor Vial hace presencia de manera eventual, dicha intervención se hace con el fin de llevar una propuesta de tipo artístico donde se planteen nuevas formas de llevar el mensaje preventivo como un mecanismo que juegue con el interés de los asistentes sin generar una ruptura entre el espacio y el mensaje y para eso este debe ir acompañado de unas características que reflejen desde lo jovial, las experiencias vividas con el objetivo de motivar nuestro Actor Vial para tome conciencia, además que tome su papel de replicador y use su dispositivo móvil y difunda el mensaje como un método preventivo hacia el otro.

En este caso, entender la intervención artística como un medio alternativo de presentar el mensaje y a la vez hacerlo llamativo para que el Actor Vial asistente a dicho espacio, se encuentre de manera directa con el mensaje que el IMTP desarrolla como una herramienta comunicativa en pro de fortalecer el proceso preventivo, presentándolo como un mecanismo de reflexión, que permita generar conciencia y

reflexión hacia una problemática tan delicada como lo es la accidentalidad a causa de la embriaguez.

La puesta en escena permite llevar elementos que reflejan lo sucedido como una prueba testimonial que sirva como elemento motivacional hacia el Actor Vial, permitiendo construir interacción y por ende reflexión de manera directa e independiente con el mensaje preventivo.

El uso de esta aplicación como un acto consiente por parte del usuario, haciendo que el mensaje logre llegar más allá del momento preciso de la captura, llegando a otros espacios, haciéndose como un método de concientización hacia las conductas de los sujetos que se dirigen a ingerir alcohol y posteriormente conducir en estado de embriaguez.

Si bien es cierto, el uso de las TIC's y los dispositivos móviles son un aporte valioso que permite fortalecer el mensaje de las campañas educativas en el caso del IMTP, las características de este nuevo mecanismo permiten fortalecer los lazos comunicativos, primero convirtiendo al Actor Vial en un emisario replicador, dándole la posibilidad de almacenar, crear y modificar la información que luego puede llevar como mensaje a nuevos escenarios, como un mecanismo que permitirá hacer perdurable e interesante la propuesta del mensaje preventivo, en segunda medida se valora la posibilidad de interacción entre el IMTP y los Actores Viales como un mecanismo que permita conocer la opinión del otro para llegar a consensos.

Esta intervención artística se realizará en la zona externa de dichos sitios, esta se propone como una muestra que sirva a modo de ejemplificación de los efectos que genera la embriaguez como una problemática de salud pública que puede incrementar la accidentalidad

vial en la ciudad. En dicha presentación los personajes (actores) recrearán una escena de una colisión a causa de la embriaguez, donde se usará la ayuda de elementos que permitan recrear el escenario (carros destruidos, latas, fuego, botellas y otros elementos tanto materiales como físicos).

Una acción atractiva es que las víctimas de dicho accidente (actores profesionales) llamen la atención de quienes se encuentran en estos lugares, estos se deben acercar a las mesas del bar o discoteca a contar su testimonio como mensaje preventivo, de una manera rápida y prudente para con el sujeto que comparte dicho espacio, con el fin de que este no se sienta intimidado y pueda comprender que esto puede servirle a él o a algún allegado, familiar, amigo compañero de estudio o trabajo.

Dicho acto, viene acompañado por la propuesta de invitar al público asistente a usar su dispositivo móvil como un medio comunicativo que permita capturar, llevar y difundir el mensaje preventivo, permitiendo consolidar dicho medio como una herramienta que gane tiempo en un espacio real, convirtiéndose en un nuevo medio efectivo para la práctica comunicativa que a diferencia de otras campañas que usan medios como la publicidad impresa o radial por periodos de tiempo limitados a los costos.

Es aquí donde los dispositivos móviles hacen presencia para trabajar en unión con la puesta en escena: la víctima (actor) como ejemplo fiel de lo que sucede al no respetar las reglas y conducir en estado de alicoramiento puede desenlazar. Este actor lleva consigo un Dispositivo Móvil (celular) e inicia tomándose fotos y/o videos con los asistentes (Actor Vial), posteriormente esta información ya obtenida en el teléfono se procede

al envío de esta por medio del uso de puertos como bluetooth o infrarrojos, para esto se le debe pedir a los asistentes que tengan sus dispositivos a disposición y que hagan un buen uso del mensaje. Es así como el mensaje llegará al sujeto y este le dará uso al mismo compartiéndolo con otros a través del uso de la pantalla de estos dispositivos como un referente de lo sucedido.

Para que esta propuesta sea sólida, debe haber un acercamiento entre el IMTP y los administradores de los bares como una medida que permita el acceso de la propuesta a dichos sitios de una manera organizada, convirtiendo a éstas personas en colaboradoras directas con el IMTP y con sus clientes, apoyados al mismo tiempo por Educadores viales que acompañaran toda la propuesta desde la parte organizativa, promoverán y dirigirán la realización de dichas actividades.

En lo que respecta a horarios de realización, esta propuesta se efectuará en un periodo de tiempo anterior a las 11:00 PM, pues es en este horario donde el sujeto (Actor Vial) se puede encontrar en un estado aun no tan afectado por el consumo de alcohol y puede controlar su conducta de manera responsable, estando en unas condiciones optimas para recibir el mensaje preventivo del IMTP.

Es así, como la captura y posterior uso de dichas imágenes empiezan a formar parte del mensaje y a su vez de la estructura comunicativa y social en la que vivimos actualmente. Sería ilógico entender el diario vivir de nuestra sociedad sin la comunicación visual, el uso constante de la pantalla, ha invadido infinidad de espacios, que se convierten en referentes casi obligatorios y es nuestra cultura quien en ultimas nos enseña a leer los mensajes audiovisuales y a interpretarlos según el nivel

de abstracción o bien a partir de las características de iluminación, ritmo o iconicidad que construyen el mensaje.

14.3 EL LUGAR DE APLICACIÓN.

Ahora bien, con respecto al contexto de aplicación de la propuesta nocturna, esta será realizable en los espacios exteriores de cualquier zona de bares o discotecas de la ciudad de Pereira, los días establecidos para esta deben ser los fines de semana debido al auge de público en dichos espacios y en un horario que no sobrepase las 11 de la noche debido al grado de alicoramiento que se empieza a evidenciar en el ciudadano nocturno que se encuentra presente en dicho establecimiento.

Para desarrollar dicho evento, se debe plantear una reunión informativa con los administradores y trabajadores de dichos sitios con el objetivo de que conozcan y acompañen la propuesta desde el sentido de responsabilidad social para con los clientes de dichos establecimientos.

Dichos espacios, se encuentran abiertos a una infinidad de posibilidades pero en este sentido, la prevención vial es un juego que apuesta en el campo formativo de una manera diferente y para eso se debe acondicionar fuera de estos lugares una zona visible para la puesta en escena del accidente como un mensaje de preámbulo de lo que puede suceder.

14.4 EL PRODUCTO.

En lo que respecta al producto, el Actor Vial se convertirá en un replicador de la información capturada en su dispositivo móvil, permitiendo que el mensaje se difunda por otros medios y llegue a más población como un acto de responsabilidad hacia la prevención vial.

La puesta en escena será un gancho atractivo que llamara la atención de los ciudadanos que se encuentran presentes en dichos espacios, y serán incitados por medio del dialogo a llevar con ellos ese mensaje preventivo capturado por el dispositivo móvil y a ser reenviado a todos aquellos que de manera directa o indirecta se ven involucrados en dicha problemática.

La posibilidad de convertir al Actor Vial (ciudadano Nocturno) en un replicador capaz de llevar consigo y difundir el mensaje en otros escenarios como el trabajo, la universidad, la familia, etc. ampliará la cobertura del mensaje preventivo que diseña el IMTP como mecanismo comunicacional que permitirá generar reflexión en cuanto a la problemática de la accidentalidad a causa de la embriaguez.

15. CONCLUSIONES.

En lo que concierne a la implementación de la propuesta del diseño de una estrategia de sensibilización desde la Comunicación Educativa, que permita el fortalecimiento del proceso comunicativo entre el IMTP y el Actor Vial definido en la Universidad Tecnológica de Pereira el cual esta expuesto a la accidentalidad a causa de la embriaguez, hay para decir, que se llevó a cabo una serie de pasos que consistieron en diagnósticos, recolección de datos y caracterización de los actores que intervienen en el proyecto, conllevando a que se pudiera recurrir a un orden de propuestas visuales, apoyadas en las tic's, en dos espacios y tiempos diferentes, el día (espacio formativo), la noche espacio libre de diversión; identificando de esta manera que por medio de estas posibilidades visuales se pudiera formar conciencia en los actores viales universitarios, población definida para este trabajo.

En lo referido a la identificación de los aspectos y características del Actor Vial de la Universidad Tecnológica de Pereira, expuesto a la problemática de la accidentalidad por embriaguez, se ha podido identificar que los mismos, son jóvenes motociclistas universitarios, los cuales se encuentran en medio de un ambiente socializador, donde dan comienzo a realizar nuevas conformaciones de grupos y redes sociales, un entorno académico pero diversificado de culturas, gustos, formas de ver y pensar, donde el joven comienza a formar su sentido de vida y en esta etapa en específico, la actividad productiva – profesional.

Por otra parte las nuevas tecnologías de la comunicación y la información llevan un buen recorrido en el camino de las invenciones, lo novedoso y lo útil, desde una postura indiscutible en el fuerte impacto mediático. Es así como en las líneas de la licenciatura en comunicación e informática, hacer uso de estas tecnologías implica indiscutiblemente que la implementación de

algunas de sus herramientas como el video con sus elementos simbólicos determinados, con una concepción técnica de la imagen electrónica y donde las sensaciones y afectos del usuario se ponen en juego, resultan convenientes a la hora de realizar una propuesta visual la cual ayuda a introducir un estado de conciencia en los espectadores, propiciando procesos de comunicación, aprendizaje y prevención en este caso en la problemática de la accidentalidad en los actores motociclistas universitarios a causa de la embriaguez.

Siguiendo con las tecnologías de la comunicación y la información (TICS) y resaltando las cualidades de inmediatez y versatilidad del video, también cabe mencionar que las nuevas tecnologías de la comunicación y la información se pueden reflejar en este caso por medio de un instrumento tan utilizado ahora como es el celular, esperando un buen resultado, contando con el factor facilitador que este posee como el envío de mensajes de texto de recepción inmediata, entre otras características que hacen que esta nueva “necesidad” de época moderna intente ser un agente formador de cambio tecnológico de esta sociedad actual, la cual va avanzando a un ritmo agigantado gracias a los continuos adelantos científicos enmarcados en un sendero de globalización donde se contribuye a la necesidad de nuevas transformaciones y cambios en muchos aspectos de nuestra vida. Es aquí entonces donde estos instrumentos tecnológicos entran a jugar un papel importante en esta propuesta haciéndola más capacitada para un mejor aprovechamiento de la misma.

16. BIBLIOGRAFÍA.

- ANTANAS MOCKUS, proyecto cultura ciudadana. Santa fe de Bogotá 1995-1997, 2001 - 2003.Docente asociado de la Universidad Nacional de Colombia y ex alcalde Mayor de Santa Fe de Bogotá, DF., Colombia
- BERNARDO FEIJÓO SANCHEZ (2001). Ed. JM BOSH. resultado lesivo e imprudencia. Universidad externado de Colombia.
- CASTELLS, MANUEL (1996): *La era de la información, vol. 1 La Sociedad Red*. Madrid, Siglo XXI Editores 1999.
- CASTELLS, MANUEL (1996): *La era de la información, vol. 1 La Sociedad Red*. Madrid, Siglo XXI Editores 1999.
- CASTELLS, MANUEL (2006). *Internet y la sociedad de la información. Vol. 2*. Barcelona 2006.
- CODIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRETRE. Ley 769 del 6 de agosto de 2002. expedición.
- DIANA MARCELA CARVAJAL (2008). Los jóvenes son más vulnerables al alcohol. Psicóloga fármaco dependencia. Universidad Pontificia Javeriana 2008.
- DURAND, GILBERT (2004). Las estructuras antropológicas del imaginario. Fondo de cultura económica. México.
- EUGENIO GARZA SADA, (2004). Ser ciudadano ¿una virtud del pasado? Instituto tecnológico y de estudios superiores de monterrey 2004.
- GEORGE HAZEL (2006). Las pantallas urbanas. Edición España.
- IBAÑEZ, T. (1994) La construcción del conocimiento desde una perspectivas socioconstruccionista. En Montero, M. (coord.). *Conocimiento, realidad e ideología*. Caracas, Venezuela: AVEPSO.
- INSITUTO MUNICIPAL DE TRANSITO DE PEREIRA (2008). Informe de gestión diciembre.
- INSTITUTO MUNICIPAL DE TRANSITO PEREIRA (2008). Informe de movilidad 2008.

- INSTITUTO NACIONAL DE MEDICINA LEGAL (2008). Muertes y lesiones por accidentes de tránsito, Colombia 2008. Disponible en <http://www.medicinalegal.gov.co/>
- INTITUTO DE MEDICINA LEGAL. (2009). Estadísticas. Informe Instituto Municipal De Transito Pereira. Enero 2009.
- JOAN FERRÉS, (1994). *Televisión y educación*. (1994b: 57-59). Profesor en los Estudios de Comunicación Audiovisual de la Universidad Pompeu Fabra de Barcelona. Especialista en Comunicación Audiovisual y Educación. Barcelona. Paidós.
- JOAN FERRÉS, (2000). Educar en una sociedad del espectáculo. Profesor en los Estudios de Comunicación Audiovisual de la Universidad Pompeu Fabra de Barcelona. Especialista en Comunicación Audiovisual y Educación. Barcelona. Paidós (2000)
- JOAN FERRÉS, Video. 1994 www.eumed.net/rev/ced/01/cam5.htm
- JOAN, COSTA SOLÁ-SEGALES (2007). Diseñar para los ojos. Edición Costa punto com, S.L. Pag, 120. Barcelona.
- JODELET, DENISE (2007). *Hacia una psicología del sentido. Una integración de las ciencias sociales y la hermenéutica a partir del imaginario*. Conferencia presentada en le marco de la entrega del doctorado Honoris Causa a Denise Jodolet en la universidad de Guadalajara, Guadalajara 9 marzo.
- LASWELL, HAROL (1948). The communication of ideas. Los modelos lineales. Universidad de Yale de Estados Unidos.
- LAWSON Y LAWSON (1989). El alcoholismo y el abuso de sustancias en poblaciones especiales. Pág. 13-31.
- LORCA SANCHEZ, JUAN ANTONIO. *Reflexiones didácticas sobre las imágenes y las tecnologías*. Universidad de Murcia de España.
- MARC AUGÉ (1985: 367), *hay que amar la tecnología y saber controlarla*. Entrevista realizada por Patricio Arana para el impreso LA NACIÓN, miércoles 22 de junio 2005.
- MCLUHAN MARSHALL, “*Medios Fríos y calientes*”, 1964. Canadá.

- MENDEZ, ANA (2008) “*Influencia de los medios de comunicación en el estilo de vida saludable de los adolescentes*”. Universidad de La Habana, Centro de Estudios de Salud y Bienestar Humano. Uruguay.
- MINISTERIO DE PROTECCIÓN SOCIAL (2007). Informe de situación de salud en Colombia. Indicadores básicos 2007. Disponible en <http://www.minproteccionsocial.gov.co/>
- MINISTERIO DE PROTECCIÓN SOCIAL (2007). Informe. Situación de salud en Colombia. Indicadores básicos 2007. Disponible en <http://www.minproteccionsocial.gov.co/>
- MOSCOVICI, SERGE (1986) “La representación social: fenómeno, concepto y teoría”, en *Psicología Social II*, editado por Serge Moscovici. Barcelona: Paidós.
- MOSCOVICI, SERGE (2003) [1988]. “Notas hacia una descripción de la representación social”, en: *Psic. Soc. Revista Internacional de Psicología Social*, vol. 1, núm. 2, enero-junio, pp. 67-118. originalmente publicado en 1988, “Notes towards a description of social representations”, en *European Journal of Social Psychology*, vol. 18, pp. 211-250.
- PEREIRA SEGURA Y TRANQUILA (2008). Línea estratégica. Diagnostico. Año
- PÉREZ TORNERO, José Manuel. Las escuelas y la enseñanza en la sociedad de la información. En *Comunicación y Educación en la sociedad de la información. Nuevos lenguajes y conciencia crítica*. Pérez Tornero, José Manuel (comp). Barcelona: Paidós, 2000.
- SANDRA ARAYA UMAÑA, oct(2002) . “Las Representaciones Sociales: Ejes teóricos para su discusión”, *facultad latinoamericana de ciencias sociales, sede académica San José de Costa Rica* .Edición Octubre de 2002, “cuaderno de ciencias sociales 127” Pág. 9.
- UMBERTO ECO (1985:367): *Apocalípticos e Integrados*. Barcelona, Lumen, 1999. 4º men.
- VERLEE WILLIAMS. LINDA (1986). Como aprender con todo el cerebro; estrategias y modos de pensamiento: visual, metafórico y multisensorial. Barcelona Martínez Roca. Op. Cit., Pag. 60

17. GLOSARIO

Actor vial: Es toda persona de una ciudad, ya sea peatón, conductor de transporte público, privado, ciclista, motociclista que transita según el caso, por lugares y vías públicas, los cuales están en la obligación de cumplir todas las normas y leyes de tránsito.

Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

Alcoholuria: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.

Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto

contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Cultura vial: Conjunto de normas y sugerencias que un actor vial de cualquier clase debe acatar, con el objetivo de garantizar la movilidad en la ciudad, el respeto y la sana convivencia.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Educador vial: Agente del instituto municipal de tránsito de Pereira, encargado del proceso educativo, éstos, apoyados por un subproceso Educativo que les brinda constante capacitación y uso de diferentes materiales, desarrollando así procesos de capacitación a los Actores Viales del municipio.

Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

Fondo de Prevención Vial: Se encarga de realizar campañas de

prevención vial con miras a la disminución de los accidentes de tránsito y sus consecuencias dañinas, en coordinación con las entidades estatales que adelanten programas en tal sentido

Instituto Municipal de Tránsito de Pereira (IMTP): Es la entidad encargada de la movilidad por las vías públicas de Pereira, teniendo como puntos de partida la difusión de la cultura vial, el establecimiento del compromiso social en la comunidad, la minimización del impacto sobre el medio ambiente y la generación de procesos de aprendizaje continuo para los Actores Viales del municipio.

Mass Media: Los medios de comunicación masiva o de masas, a veces llamados por su equivalente en inglés mass media son aquellos que son recibidos simultáneamente por una gran audiencia, equivalente al concepto sociológico de masas o al de público.

Mecanismos comunicacionales: Elementos tecnológicos de aprovechamiento y utilidad, según sus características, versátiles e innovadoras.

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que

indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Socio-comunicativo: Es donde los habitantes de una sociedad actúan en su vivir cotidiano dando sentido y construyendo las identidades sociales a través de del uso lingüístico y comunicativo entre los sujetos de una sociedad.

Sustancias psicoactivas: Fármaco o droga química de origen natural o sintético que afecta las funciones de los organismos específicamente las funciones del Sistema Nervioso Central (SNC), compuesto por el cerebro y la médula espinal, se denominan y se denominan psicoactivos.

Tasas de accidentalidad: Las tasas suelen dar información mucho mas detallada y significativa, pues muestran el nivel o la extensión de los accidentes, estas expresan diferentes medidas de accidentalidad, en términos de una constante.

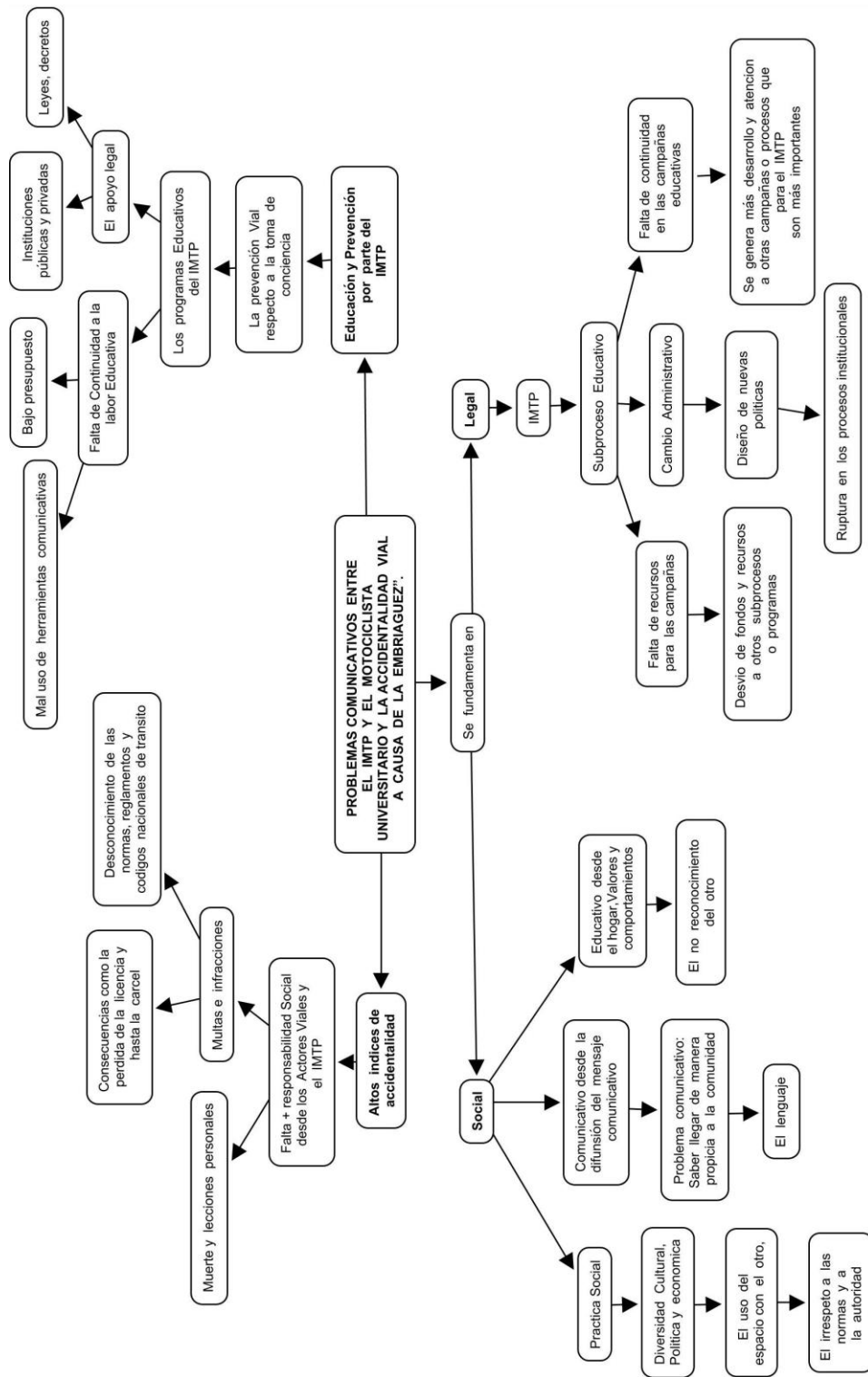
TIC'S: Son tecnologías de la información y de comunicaciones, constan de equipos de programas informáticos y medios de comunicación para reunir, almacenar, procesar, transmitir y presentar información en cualquier

formato es decir voz, datos, textos e imágenes.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

18. ANEXOS

Anexo 1 Árbol de problemas.



Anexo 2 Formato Encuesta.

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA DE PEREIRA.
LICENCIATURA EN COMUNICACIÓN E INFORMÁTICA EDUCATIVA

PROYECTO DE DISEÑO PEDAGÓGICO MEDIATIZADO PARA FORTALECER LOS
LAZOS COMUNICATIVOS ENTRE EL IMTP Y EL MOTOCICLISTA
UNIVERSITARIO, PARA LA PREVENCIÓN DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL A
CAUSA DE LA EMBRIAGUEZ.

1- ¿Usted como estudiante universitario cuanto tiempo permanece dentro del
campus?

- A. Hasta 2 horas al día ____
- B. De 2 a 4 horas al día ____
- C. De 4 a 6 horas al día ____
- D. Mas de 6 horas al día ____

2- ¿De ese tiempo que usted esta dentro del campus universitario, cuanto
invierte en asistencia a clases?

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	+ 10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	------

Nombre_____

Carrera_____

Anexo 3 Encuestas diligenciadas.